PL ISSN 0137-866x
Nr Ind. 37606

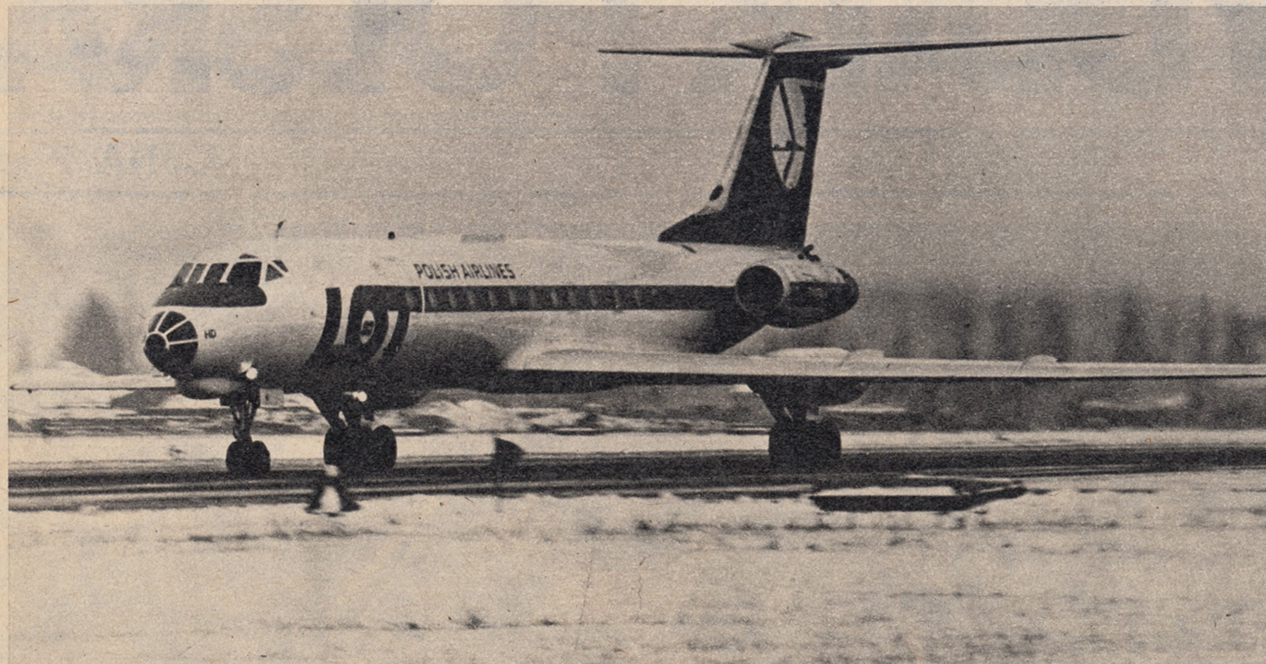
SKRZYDLATA POLSKA

6 (1544) • 8.02.1981 CENA 7 zł



„COLUMBIA" NA STARCIE

Z LOTU PO KRAJU



Tu-134 LOTU zimą na Okęciu.

Zdjęcie: Krzysztof Czyż

STALOWY WAWRZYN-81

W Centralnym Ośrodku Szkolenia Specjalistów Technicznych Wojsk Lotniczych w Oleśnicy przeprowadzono finały rozgrywek we współzawodnictwie techników i mechaników Wojsk Lotniczych, lotnictwa Wojsk OPK i Marynarki Wojennej o nagrodę pn. Stalowy Wawrzyn.

W grupie techników tytuły mistrzów zdobyli: st. chor. **Ryszard Pietrulewicz,** chor. **Stanisław Iwaniec,** chor. **Jacek Podgórski** (wszyscy z Wojsk Lotniczych), st. chor. **Stanisław Gwoździk,** chor. **Leszek Komar** (MW), st. chor. **Jerzy Przyłożyński** (WOPK). W grupie mechaników – sierż. sztab. **Bogdan Jerzak,** sierż. **Bogusław Pietrzak,** sierż. **Antoni Drajer** (wszyscy Wojska OPK), sierż. sztab. **Włodzimierz Michalewicz,** st. sierż. **Józef Kryła** (WOPK), st. bosm. sztab. **Jan Sobkowski,** st. bosm. **Włodzimierz Radziwiłłowicz,** bosm. **Włodzimierz Łoboda** (MW). W klasyfikacji generalnej Stalowego Wawrzynu 81 najlepszymi okazali się reprezentanci Wojsk Lotniczych.

NOMINACJA DOKTORSKA

Rada Wydziału Mechanicznego WAT nadała stopień naukowy doktora nauk technicznych kpt. mgr. inż. **Jerzemu Manerowskiemu,** na podstawie obronionej rozprawy doktorskiej pt. „Numeryczna analiza drgań i stateczności wirników turbinowych silników lotniczych". Promotor – płk prof. dr hab. inż. **Zbigniew Dżygadło.**

KOMISJA HISTORYCZNA WARSZAWSKIEGO KLUBU SENIORÓW LOTNICTWA

Organizacja Klubów Seniorów Lotnictwa obowiązująca od 1 stycznia 1981 r. nie przewiduje istnienia Komisji Historycznej przy Radzie Seniorów Lotnictwa. W związku z tym zarząd Klubu Seniorów Lotnictwa w Warszawie powołał Komisję Historyczną WKSL w składzie: **Ryszard Bartel, Leszek Dulęba, Andrzej Glass, Michał Goszczyński, Wiktor Leja, Tadeusz Malinowski, Jerzy Osiński, Witold Rychter, Wacław Soból, Alfred Zaliński.** Przewodnictwo Komisji powierzono **Andrzejowi Glassowi.**

Pierwsze zebranie Komisji odbyło się 13 stycznia 1981 r. Zebrani zapoznali się oraz wypowiedzieli swe opinie na temat opracowania i wydania biografii poległych lotników w okresie od 1932 do 1939 r. Propozycję w tej sprawie przedstawił **Adam Popiel** z Gliwic. Wysłuchano także szeregu uwag będących przyczynkami do dziejów lotnictwa polskiego.

POŻEGNANIE Z BRONIĄ LOTNICZĄ

Po długoletniej zawodowej służbie wojskowej w stan spoczynku odeszła kolejna grupa zasłużonych oficerów Wojsk Lotniczych: płk dypl. pil. **Henryk Rzyp,** płk dypl. pil. **Stanisław Halerz,** płk dypl. **Marian Stankiewicz,** płk mgr inż. **Zenon Kasprzak,** płk inż. **Marian Nowaczyk,** płk mgr inż. **Bolesław Biernacki** i ppłk **Eugeniusz Walkiewicz.**

Uroczystość pożegnania odbyła się w Sali Tradycji Dowództwa Wojsk Lotniczych. W imieniu dowódcy WL żegnanym oficerom złożył najlepsze życzenia zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych ds. techniki i zaopatrzenia gen. bryg. **Zdzisław Pietrucha,** wręczając zarazem symboliczne upominki.

NAGRODY PIÓRO IKARA

Klub Publicystów Lotniczych Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich zawiadamia o przyjmowaniu prac do dorocznej nagrody KPL za 1980 rok np. Pióro Ikara. Nagrody przyznawane są za najlepsze publikacje o tematyce lotniczej ogłoszone w prasie, radiu i telewizji lub wydane w formie książkowej w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 1980 r. Ubiegać się mogą o nie wyłącznie członkowie i kandydaci SDP. Zgłoszenia – z podaniem imienia i nazwiska, redakcji oraz numeru legitymacji SDP kandydata do nagrody – należy nadsyłać do Działu Klubów Twórczych SDP, ul. Foksal 3/5, skr. pocz. 390, 00-950 Warszawa. Na kopercie należy podać: Nagroda Klubu Publicystów Lotniczych p. Pióro Ikara. Termin nadsyłania prac upływa z dniem 28 lutego 1981 r.

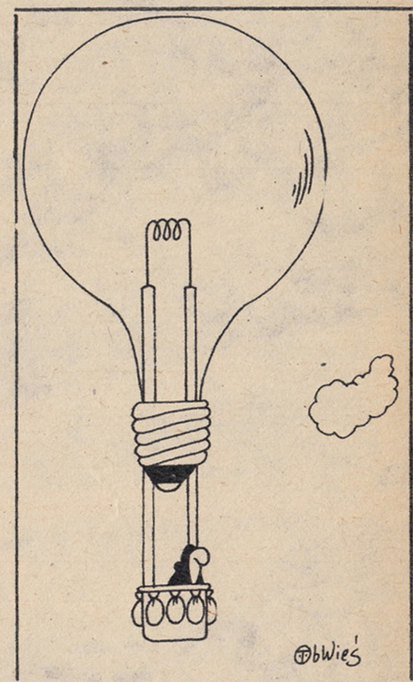
W NASTĘPNYM NUMERZE

NASZA OKŁADKA

Statek kosmiczny „Columbia" na stanowisku startowym 39A, na Przylądku Canaveral.

Zdjęcie: ICA

Rys. W. Fuglewicz



CO PISZĄ INNI

„ASTRONAUTYKA"

Numer 6/1980 dwumiesięcznika PTA „Astronautyka" przynosi m.in. następujące artykuły: dra **Olgierda Wołczka** – Astronautyka służy ludziom na Ziemi, prof. dra hab. **Mieczysława Subotowicza** – Łączność z cywilizacjami pozaziemskimi, dra **Jana Terelaka** – Badania w strefach polarnych, dra **Olgierda Wołczka** – Dlaczego tak usilnie badamy Układ Słoneczny?, mgra **Jana Molskiego** – Niebo oglądane z Kosmosu, mgra inż. **Stefana Kowala** – Rozwój astronautyki w Chinach.

W tym samym numerze zamieszczono na stronach rozkładowych fotoreportaż z uroczystej sesji Polskiego Towarzystwa Astronautycznego z okazji 25-lecia Towarzystwa. Na 25-lecie PTA wybito medal pamiątkowy, który wręczono m.in. **M. Kazimierczukowi, Z. Pączkowskiemu, M. Hermaszewskiemu.** Przewodniczący Śląskiego Oddziału PTA **W. Geisler** otrzymał Medal Komisji Edukacji Narodowej.

„GAZETA KRAKOWSKA"

„Gazeta Krakowska" zapytuje „Czy w Mexico-City stanie pomnik Stanisława Skarżyńskiego?" i pisze na ten temat m.in.:

„W hallu międzynarodowego portu lotniczego w Mexico-City stoją odlane w brązie popiersia najsłynniejszych w dziejach świata lotników. Nie ma wśród nich Polaka. Nie ma – choć mamy przecież jedne z najbogatszych tradycji w historii światowego lotnictwa.

Być może już wkrótce informacja ta stanie się nieaktualna. Jeden z najaktywniejszych członków Polonii meksykańskiej inż. Jerzy Skoryna wystąpił bowiem ostatnio z inicjatywą umieszczenia wśród postaci lotniczej elity popiersia Polaka – ppłk. pilota Stanisława Skarżyńskiego. O tej inicjatywie donosimy jako pierwsi, licząc, że spotka się ona z zainteresowaniem i poparciem polskiego społeczeństwa. Naszym informatorem jest prof. Zdzisław Żygulski, który bawiąc ostatnio w Meksyku na konferencji Międzynarodowej Rady Muzeów ICOM zetknął się z inż. Skoryną i z jego działalnością, propagującą wśród społeczeństwa Meksyku sprawy Polski i jej historii.

Inż. Jerzy Skoryna – żołnierz Powstania Warszawskiego, trafił do Meksyku już w roku 1945, nigdy jednak nie zerwał łączących go ze starym krajem więzów. Jego dom jest nadal polskim domem, zaś on sam znajduje zawsze czas na organizowanie wielu imprez, przybliżających Meksykanom Polskę. Jednym z elementów takiej działalności byłoby właśnie ustawienie na wielkim, międzynarodowym lotnisku popiersia Skarżyńskiego.

Inż. Skoryna przyrzeka podjęcie energicznych (i efektywnych) starań, by lotnictwo polskie mogło być reprezentowane w tej niecodziennej, meksykańskiej galerii najlepszych. Liczy, że znajdzie się wśród polskich artystów-rzeźbiarzy ktoś, kto sporządzi popiersie sławnego pilota. Chętnie będziemy pośredniczyć w realizacji tej koncepcji, służąc kontaktami i adresami. Wydaje nam się bowiem, że inicjatywa Polonusa z drugiej półkuli stwarza szansę na propagowanie imienia Polski w dalekim, a tak przecież nam bliskim i o podobnych nam losach historycznych kraju, jakim jest Meksyk".

Popieramy inicjatywę i przyłączamy się do niej.

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **AUSTRALIA.** Znany szybownik z RFN Hans Werner Grosse ustanowił na szybowcu ASW-17 nowy rekord świata w przelocie po trasie trójkąta, osiągając 1306 km. Sprzyjały podobno warunki w Australii, no i... doświadczenie pilota, dla którego był to już 22 rekord w karierze szybownika. Bliższe szczegóły podamy po zatwierdzeniu rekordu przez FAI.

● **ZSRR.** 6 stycznia na orbitę okołoziemską wprowadzono sztucznego satelitę Kosmos-1237.

● **USA.** Zapowiadana jest współpraca uczonych amerykańskich i radzieckich w zakresie badania planety Wenus. Amerykanie udostępnią radarową mapę planety wykonaną na podstawie informacji przekazanych przez próbnik Pioneer. Mapa ta umożliwi określenie najdogodniejszych miejsc do lądowania dwóch próbników radzieckich, które mają być wyniesione w przestrzeń kosmiczną w grudniu br., a dotrą do celu w marcu przyszłego roku. Jak wynika z doniesień agencyjnych, odbyło się już pierwsze spotkanie specjalistów z obu państw.

● **FRANCJA.** Wytwórnia Mudry opracowała dla potrzeb lotnictwa sportowego silnik czterosuwowy, czterocylindrowy o mocy maksymalnej 58 kW przy 2800 obr/min i masie własnej 82 g. Silnik nosi oznaczenie MB-4-80 (Mudry-Buchoux).

● **USA.** Jedną z najstarszych wytwórni silników lotniczych jest Lycoming. Została ona założona w 1908 r. w Williamsport, zatrudniając wówczas 47 osób. Obecnie zatrudnia ponad 2 tys. osób i produkuje 12 tys. silników różnych typów rocznie. Lycoming produkuje 69 typów silników, w liczbie tej 47 typów samolotowych i 22 typy dla śmigłowców. 75 proc. samolotów lekkich na świecie, a 85 proc. samolotów zbudowanych w Europie, wyposażonych jest w Lycomingi.

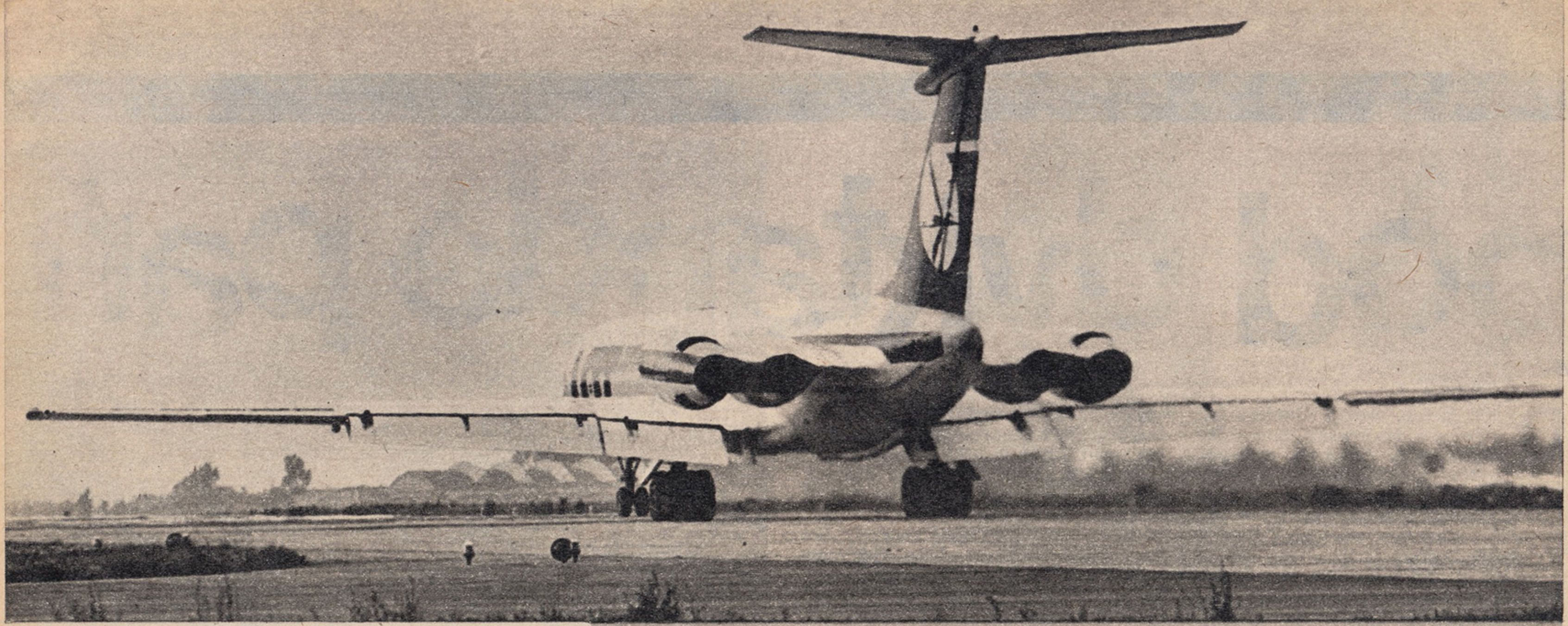
● **FRANCJA.** W Paryżu 4 października ub. r. odbyło się doroczne walne zebranie Europejskiej Federacji Lotniczek. Funkcję prezeski powierzono Francuzce p. Marii-Josephe de Beauregard, wiceprezeskami zostały: Włoszka – Fiorenza de Bernardo, Angielka – Sheila Scott, Niemka (RFN) – Mutz Trense i Belgijka – Vladimira Vitek. Federację powołano do życia w 1979 r. Skupia ona kobiety lotniczki sportowe i zawodowe. Chlubi się liczbą 1000 członkiń. Na liście nie zauważyliśmy Polek.

● **USA.** Wytwórnia Bell donosi o sprzedaży 3070 sztuk śmigłowców cywilnych Bell-206 Jet-Ranger i 500 Bell-206 L Long Ranger. Wytwórnia Sikorsky informuje o sprzedaży 426 sztuk śmigłowców S 76. Dwanaście wiropłatów tego typu użytkowanych jest przez firmę Bristow Helicopters na stanowiskach wydobywczych ropy naftowej na Morzu Północnym.

● **FRANCJA.** Muzeum Lotnictwa opublikowało ograniczoną liczbę historycznych dziś plakatów Air France z lat 1919–1948, cenionych ze względu na wysokie walory artystyczne. Na pewno zarówno kultura i sztuka jak i popularyzacja lotnictwa na tym przedsięwzięciu skorzystały.

● **RUMUNIA.** Niezwykły wydaje się pomysł australijskiego importera rumuńskich motoszybowców metalowych IS.28.M2 przebazowania ich... drogą powietrzną z Rumunii do Australii (21 000 km). Z dodatkowym 100 l zbiornikiem umieszczonym na drugim fotelu kabiny załogi motoszybowiec może utrzymać się w powietrzu ok. 11 godzin. W ciągu 50 dni – z czego 25 dni, czyli 146 godzin efektownego lotu, motoszybowiec jest w stanie pokonać ogromną odległość lecąc ze średnią prędkością 144 km/h. Zdaniem importera, transport powietrzny będzie wielokrotnie tańszy od transportu morskiego!

● **SZWAJCARIA.** Wybrano ekipę szybowników na mistrzostwa świata w Paderborn. W jej skład weszli. Hans Nietlispach (będą to jego 10 mistrzostwa świata), Basil Obrist, Markus Oswald, Alfred Schulthess i rezerwowy – Walter Spychiger, kierownikiem ekipy będzie Herbert Frehner.



POGLĄDY · OPINIE · SUGESTIE

PROPONUJĘ SEJMOWĄ KOMISJĘ LOTNICZĄ

WIKTOR WIONCZEK

W minionym dziesięcioleciu kruszyłem kopię — podobnie jak i inni publicyści — o niejedną ważną sprawę. Ale to były kamienie w wodę. Podobnie jak dziesiątki referatów i prac naukowych opracowywanych pod auspicjami tak szanownych instytucji jak Rada Techniczno-Ekonomiczna Ministerstwa Komunikacji, jak sekcja lotnicza SIMP-u, czy też komórka Polskiej Akademii Nauk... Nie mówiąc już o szeregu opracowań z urzędu, będących wynikiem własnych inicjatyw Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego, Polskich Linii Lotniczych LOT, Aeroklubu PRL i innych instytucji — bądź też kolejną, rozpaczliwą próbą obrony po dziesięciokroć już uzasadnionych racji; bo ktoś tam „na górze" znów odbił piłeczkę na out lub spuścił ją po raz któryś w dół z poleceniem przestawienia akapitów, a w ostateczności chociażby przecinków po to, by utrącić kolejną ważką sprawę.

Niech mi wybaczone będą te słowa, ale czas skończyć z publicznym mizdrzeniem się przy równoczesnym zgrzytaniu po kątach zębami. A zgrzytania było wiele; niestety — w oficjalnych dokumentach i publicznych wystąpieniach znajdowało ono jednak ujście w uniżonych prośbach i w aksamitnej argumentacji. A gdy ktoś spróbował ostrzej, „polemizowało" się z nim pomijając całkowicie sedno spraw, wyciągając jedynie na forum nieformalnych kolegiów zarzuty z cyklu: „obraza majestatu".

Dlaczego tak się działo? W gąszczu przyczyn różnych i przedziwnych da się bez trudu wyselekcjonować jedną: **nie było i nie ma do tej pory jakiegoś organu lub instytucji, która w sprawach lotnictwa cywilnego byłaby autorytetem najwyższym, uznanym i respektowanym. Chociażby w zakresie ocen, analiz i prognozowania; a jeszcze lepiej — także w zakresie kontroli i egzekwowania.** Te dwie ostatnie kompetencje odnosiłyby się — rzecz zrozumiała do kontroli i egzekwowania tego, co stosowne organy administracji państwowej wzięłyby na siebie po uwzględnieniu wszystkich aspektów i możliwości (lub niemożliwości) ekonomicznych. Pod jednym wszak warunkiem: musiałby być program; przemyślany i przedyskutowany, a następnie zatwierdzony i obowiązujący.

Bo do tej pory lotnictwo cywilne w całości oraz w poszczególnych swych rodzajach i częściach — na „pstrym koniu jeździło". A ściślej na „pstrych koniach", bo protektorzy i mecenasi lotnictwa cywilnego zmieniali się jak w kalejdoskopie. W lotnictwie sportowym funkcję prezesa honorowego APRL pełnił przed wielu laty sam premier, a potem równie przychylnie patronował mu wicepremier. Ale to już historia. W ostatnim dziesięcioleciu na brak protektorów uskarżać się raczej też nie było można; przeciwnie — było ich zbyt wielu. I chyba zbyt anonimowych. Jakkolwiek bowiem każdy kolejny z nich miał prawo do bezapelacyjnych decyzji w sprawach najżywotniejszych, to jednocześnie nigdy nie splamił się chociażby skromnym, publicznym zadeklarowaniem swej współodpowiedzialności za losy polskiego lotnictwa cywilnego. Nawet różnego rodzaju deklaracje, odświętne lub protekcyjne poklepywanie lotników w kuluarach różnych spotkań, mocno zalatywało partykularyzmem bądź śmieszną wręcz małostkowością.

Tak więc jeden z protektorów storpedował np. wydaną wcześniej decyzję Prezydium Rządu o integracji lotnictwa cywilnego, zaś ten, który przejął po nim mecenat — wsławił się błyskotliwą decyzją odnośnie „modernizacji" Międzynarodowego Dworca Lotniczego, sprowadzającą się do.. zmiany foteli w sali VIP-ów na bardziej kolorystyczne i nowoczesne. Trudno też nie wspomnieć o wiekopomnej decyzji protektora głównego, który uśmiercił m.in. ideę budowy lotniska sportowego dla Warszawy (w zamian za Gocław), albowiem samoloty operujące z tego lotniska mogłyby... zakłócić spokój nieba nad jego willą.

Ma więc rację Bernard RZECZYŃSKI, pisząc art. pt. „Społeczna racja lotnictwa cywilnego" (patrz: „Poglądy, opinie, sugestie" — SP nr 50, 14.12.1980 r.), że „Za wieloma nie sprzyjającymi rozwojowi lotnictwa polskiego decyzjami i stanowiskami stali ludzie małostkowi i niekompetentni, którzy swoje własne działania prezentowali jako wykładnię polityki państwowej".

Dodałbym do tego jeszcze słów kilka: ta małostkowa i niekompetentna wykładnia polityki państwowej wywierała też odpowiedni wpływ na środki masowego przekazu. Mianowicie: o ile fachowe czasopisma lotnicze (ilościowo — pożal się Boże!) biły na alarm, to ogólne, najbardziej się liczące (z wyjątkiem chyba okresowo życzliwego lotnictwu „Życia i Nowoczesności") bądź milczały, bądź uprawiały nihilizm lotniczy, między innymi tak skądinąd mądry i dalekowzroczny tygodnik, jak „Polityka"; być może działo się to na jej łamach za sprawą tylko jednego (ale ważnego) publicysty, który chciał pozostać wierny swym przekonaniom z lat sześćdziesiątych. Wtedy to zupełnie serio sekundował polityce uśmiercania polskiego przemysłu lotniczego. Ale fakt pozostaje faktem; o lotnictwie „Polityka" nie wspominała ani słowem nawet w podsumowaniu dyskusji o transporcie, w art. pt. „Nie ma cudów na kolei". Dlaczego wspomniano o tym? Bo cykl ten, a zwłaszcza samo podsumowanie, traktowało o polskim... zintegrowanym systemie transportowym. Było w nim o wszystkim — o kolejach, komunikacji autobusowej, żegludze śródlądowej, komunikacji miejskiej i podmiejskiej, a nawet o rowerach. I słusznie! Ale dlaczego ani słowem nie wspomniano o transporcie lotniczym? Napisałem o tym do „Polityki". Nie wydrukowano. Za to nie dalej jak kilka miesięcy temu ukazał się tam art. pt. „Apetyt na energię", w którym sugeruje się, co prawda na marginesie innych postulatów, ograniczenie krajowej komunikacji lotniczej, co, notabene, już przed kilkoma laty (nie dysponując jeszcze argumentem o cenach paliwa) postulowały „Perspektywy" twierdząc, że Polska powinna rozwijać wyłącznie międzynarodową komunikację lotniczą (jak gdyby po kraju można byłoby podróżować w ostateczności tylko wołami i łódką!).

(c.d. na str. 6)

Zdjęcia: L. Zielaskowski i J. Czerniak.



pod dyktando pań



Dwie panie, Adela Dankowska i Pelagia Majewska, pogodziły najlepszych polskich szybowników w XXVI Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera, plasując się na dwóch pierwszych miejscach w tej masowej, już ponad ćwierć wieku liczącej imprezie korespondencyjnej. Nie umniejszając wyczynów sportowych naszych czołowych pilotek, o ich zwycięstwie w rywalizacji z mężczyznami zdecydowały premie za ustanowione przez nie w 1980 r. nowe rekordy świata, które były najpierw wielką radością, a potem nie mniejszym rozczarowaniem sympatyków polskiego szybownictwa, bowiem ich dokumentacja (słaba jakość zdjęć punktów zwrotnych) nie pozwoliła początkowo zatwierdzić ich jako rekordy Polski, nie mówiąc już o rekordach świata.

Jak powiedział nam trener kadry narodowej Józef Dankowski, wspomniane filmy zostały poddane specjalnej obróbce w fotolaboratorium Dowództwa Wojsk Lotniczych, w wyniku czego można było jednoznacznie i zgodnie z wymaganiami kodeksu sportowego udokumentować wspomniane wyczyny. Poprawioną i wiarygodną już dokumentację majowych wyczynów przedstawiciel Aeroklubu PRL przedłożył osobiście w grudniu w Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) w Paryżu. Nastąpiło to ze sporym opóźnieniem, znacznie przekraczającym obowiązujący normalnie trzymiesięczny termin. Późno, bo późno, lepiej jednak późno niż wcale. Według pierwszych wiadomości dwa nowe polskie rekordy szybowcowe zostały uznane i zatwierdzone przez FAI w styczniu br. Tak więc rekordy, nad których utratą boleliśmy na naszych łamach, zostały uratowane. Bardzo się z tego cieszymy i jeszcze raz gratulujemy ich autorkom.

Przypomnijmy, że Adela Dankowska z pasażerką Sławomirą Piątek w dniu 4 maja 1980 r., lecąc na szybowcu Halny po trasie trójkąta 500 km Leszno—Tuczno k. Gorzowa Wlkp—Barlinek k. Inowrocławia—Leszno, osiągnęły rekordową prędkość 93,7 km/h.

14 maja 1980 r. lecąc na tym samym szybowcu Pelagia Majewska z pasażerką Violettą Malcher przeleciały rekordową odległość 617,43 km po trasie docelowo-powrotnej Leszno—Miłomłyn k. Ostródy—Leszno.

Powracamy do XXVI CZS. Wygrała je, co dokumentuje oddzielna tabela, Adela Dankowska z Aeroklubu Leszczyńskiego. Dokonała przy tym nie lada wyczynu, wygrywając memoriał Bitnera po raz szósty! Na przechodniej nagrodzie „Skrzydlatej Polski" w postaci miniatury warszawskiego Pomnika Lotnika, zdeponowanej i eksponowanej w Centrum Szybowcowym w Lesznie, imię i nazwisko tej pilotki widnieje więc aż sześciokrotnie, przy latach: 1967, 1973, 1975, 1977, 1978 i 1980. Nasze gratulacje dla znakomitej i niezmordowanej instruktorki lotniczej Centrum Wyszkolenia Szybowcowego i serdeczne życzenia dalszych sukcesów na szybowcowej niwie, od Całorocznych Zawodów Szybowcowych po mistrzowskie tytuły i rekordy świata.

Pelagia Majewska jest drugą osobą, po Adeli Dankowskiej, która zapisała na swym koncie największą liczbę zwycięstw w naszej całorocznej imprezie. Wygrała CZS trzykrotnie (1957, 1960, 1963), a od czwartego zwycięstwa w 1980 r. dzieliło ją 1000 pkt., co jest różnicą sporą ale nie tak wielką — wystarczyłaby jej do tego prędkość większa o 10 km/h w jednej z konkurencji. Też należą się jej gromkie brawa kibiców i nasze serdeczne gratulacje.

Szybowcowa młodzież może śmiało podziwiać obie sławne panie, brać wzór i iść w ślady 12-krotnej rekordzistki świata Adeli Dankowskiej i 17-krotnej rekordzistki świata Pelagii Majewskiej. Tym bardziej że i innych sportowych sukcesów obydwie nasze sławne szybowniczki odniosły niemało.

Przypomnijmy, że w CZS liczą się trzy najlepsze konkurencje oraz wszystkie premie za rekordy Polski (po 1500 pkt.) i świata (po 5000 pkt.). Punktuje się odległość i prędkość zgodnie ze specjalnym i publikowanym w „Skrzydlatej Polsce" regulaminem CZS, uwzględniając współczynniki dla poszczególnych typów szybowców.

Panowie, chociaż przegrali tym razem z paniami, zaprezentowali latanie skuteczne i na wysokim poziomie. Zwraca przy tym uwagę niezwykle wyrównany poziom memoriałowej rywalizacji. Przecież jeszcze 21 na liście pilot ma ponad 18 000 pkt. Ponad 10 000 pkt. uzyskało aż 76 pilotów z ponad trzystu, których wyniki zgłoszono do CZS. Był to więc memoriał równie liczny jak w latach poprzednich, a przy tym wyjątkowo wyrównany i mocny, co może tylko cieszyć. Tym bardziej że szybowcowy sezon 1980 roku charakteryzował się nie sprzyjającą lataniu bezsilnikowemu pogodą.

Czołówkę XXVI CZS stanowią w zasadzie piloci znani i doświadczeni, reprezentanci Polski, członkowie kadry narodowej. Chcielibyśmy jednak podkreślić zwłaszcza nazwiska młodych lub mniej znanych pilotów: Andrzeja Śmielkiewicza, zaledwie 17-letniego Jacka Dankowskiego, który kierowany trenerską ręką swego ojca Józefa idzie coraz śmielej w ślady swojej matki Adeli Dankowskiej, Andrzeja Ignaczaka, Mariusza Winnego, Stefana Gembalczyka, Józefa Herczyńskiego i Krzysztofa Piotrowskiego.

Zdobywczynie dwóch pierwszych miejsc w XXVI CZS, Adela Dankowska (wśród młodzieży) i Pelagia Majewska. Zdjęcia: P. Elsztein i B. Koszewski (2)





W wyniku ubiegłorocznego memoriału pięciu pilotów zakwalifikowało się do tegorocznych Krajowych Zawodów Szybowcowych im. Szczepana Grzeszczyka (II liga). Są to: Stefan Gembalczyk, Józef Herczyński, Piotr Szczepański, Paweł Baranowski i Alfred Bzyl. Sklasyfikowani przed nimi w CZS piloci zakwalifikowani są do tegorocznych zawodów w innym trybie.

Przy okazji przypomnijmy, że zgodnie z grudniową decyzją Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL w tegorocznych zawodach im. Grzeszczyka prawo startu mieć będą wszyscy piloci ubiegłorocznej nieudanej edycji tej imprezy, którzy wystartowali do I konkurencji. Przy normalnym trybie kwalifikacji innych pilotów do tej imprezy zapowiada się, że tegoroczne Krajowe Zawody Szybowcowe będą miały bardzo liczną, około 50-osobową obsadę. W związku z tym obsada tegorocznych mistrzostw Polski zapowiada się bardzo skromnie.

Impreza wszystkich szybowników, jaką są CZS, jest co roku swoistym miernikiem aktywności latania wyczynowego w ośrodkach centralnych APRL i aeroklubach regionalnych. Tym razem wśród 76 pilotów (z 25

aeroklubów), którzy zdobyli ponad 10 000 pkt., dominują szybownicy Aeroklubu Leszczyńskiego, których jest na tej liście aż dwunastu, w tym siedmiu w pierwszej dwudziestce. Inne aerokluby reprezentowane są przez następujące liczby pilotów: Poznański — 6, Warszawski — Wrocławski, Pomorski i Bydgoski — po 5, Stalowowolski, Bielsko-Bialski i Białostocki — po 4, Rybnickiego Okręgu Węglowego, Ostrowskiego i Zagłębia Miedziowego — po 3. W tym miejscu godzi się jednak przypomnieć, że wiele liczących się w CZS wyników, tak w roku 1980 jak w latach ubiegłych, uzyskiwanych jest podczas pobytów i zgrupowań pilotów z całego kraju w Centrum Szybowcowym w Lesznie.

Kończąc pragniemy podziękować wszystkim pilotom, którzy brali udział w XXVI CZS oraz ośrodkom i aeroklubom, które organizowały memoriałowe latanie. Warto pamiętać, że ta aktywność jest aktywnością polskiego szybownictwa i podstawą sukcesów sportowych tej dyscypliny. Jednocześnie zapraszamy serdecznie wszystkich pilotów oraz wszystkie ośrodki i aerokluby regionalne do wzięcia udziału w XXVII Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera, które rozpoczęły się 1 stycznia 1981 r. i trwać będą do 31 grudnia 1981 r. Dziękujemy Urszuli Śliwak z Wydziału Szybowcowego Aeroklubu PRL, która jak co roku — od wielu lat — dokonała żmudnego sprawdzenia nadesłanej przez aerokluby dokumentacji wyczynów CZS oraz sporządziła publikowaną niżej tabelę.

HENRYK KUCHARSKI

LOT — JAL współpraca

W listopadzie 1980 r., na zaproszenie PLL LOT, przebywała w Polsce delegacja **Japońskich Linii Lotniczych JAL**. Celem wizyty było omówienie zasad współpracy handlowej między przewoźnikami, współpracy w zakresie dalszej promocji ruchu turystycznego z Japonii do Polski oraz zagadnień związanych z komunikacją lotniczą między Polską i Japonią.

Z prośbą o krótki wywiad zwróciliśmy się do dyrektora handlowego JAL-u pana **Hisashi Ito**, który przewodził japońskiej delegacji w Polsce.

— Jakimi najważniejszymi problemami żyje dzisiaj JAL?

— Problem podstawowy to wysokie i stale rosnące koszty paliwa. Obecnie jest to problem wszystkich towarzystw lotniczych na świecie. Stąd nasze wysiłki skierowane na to, by zwiększyć wpływy przy rosnących cenach paliwa.

I tak z jednej strony robimy wszystko, by uatrakcyjnić siatkę naszych połączeń, z drugiej strony staramy się tak dbać o standard usług, by mogły one zadowolić nawet najbardziej wybredne gusta pasażerów, którzy potencjalnie mogą latać JAL-em.

Jednym z nowych aspektów naszej działalności jest szukanie atrakcyjnych kierunków do podróży. Polska i pozostałe kraje Europy Wschodniej są jednym z takich kierunków.



Dyrektor handlowy JAL Hisashi Ito (z prawej) i zastępca dyrektora ds. handlowych LOTU Zbigniew Dąbkowski. Zdjęcie: J. Czerniak

Do tej pory jednak na 4 miliony Japończyków, którzy w 1979 r. podróżowali po świecie, tylko mały procent odwiedził kraje tego rejonu.

Jestem przekonany, że interesująca oferta turystyczna powstała we współpracy z LOTEM i JAL-em i przedstawiona na rynku japońskim spowoduje w najbliższym czasie znaczny, dynamiczny rozwój turystyki japońskiej do Polski.

Ważnym elementem popularyzacji polskiej oferty turystycznej na rynku japońskim jest związanie promocji we wspólnym działaniu pozostałych krajów Europy Wschodniej.

— Jak ocenia Pan dotychczasową współpracę pomiędzy naszymi narodowymi przewoźnikami?

— Współpraca pomiędzy naszymi narodowymi przewoźnikami datuje się od 1963 r., a więc trwa już 17 lat. LOT był pierwszym wśród przewoźników krajów Europy Wschodniej, który uaktywnił się na rynku japońskim, stwarzając możliwości bardzo ścisłej i przyjacielskiej współpracy pomiędzy naszymi towarzystwami lotniczymi.

Nasza obecna wizyta w Polsce, bardzo owocna i przyjacielska, jest, o czym jestem głęboko przeświadczony, dowodem jak doskonale rozwija się nasza współpraca.

Chciałbym jednocześnie wyrazić nadzieję, że wizyta ta przyczyni się do rozwoju ruchu osobowego między naszymi krajami w najbliższej przyszłości.

Korzystając z okazji chciałbym również przekazać najserdeczniejsze pozdrowienia dla społeczeństwa polskiego, szczególnie dla ludzi związanych bezpośrednio z lotnictwem cywilnym i turystyką.

IWONA TARAŁA

XXVI CAŁOROCZNE ZAWODY SZYBOWCOWE „SKRZYDLATEJ POLSKI O MEMORIAŁ RYSZARDA BITNERA (1980 r.)

Miejsce	Pilot (Aeroklub)	docel		docel—powrót		Δ 100 km		Δ 200 km		Δ 300 km		Δ 400 km		Δ powyżej 500 km		Suma
		km	pkt.	v	pkt.	v	pkt.	v	pkt.	v	pkt.	v	pkt.	v	pkt.	
1	Adela Dankowska (Leszno)	—	—	—	—	—	—	97,09	5 534	85,22	6 166	—	—	93,70	8 704 +5 000	25 404
2	Pelagia Majewska (Warszawa)	—	—	79,67	8 410 +5 000	—	—	102,04	5 906	91,30	5 096	—	—	—	—	24 412
3	Stanisław Kluk (Stalowa Wola)	—	—	98,73	6 483 +1 500	—	—	96,00	4 550	—	—	—	—	94,54	8 700 +3 000	24 233
4	Henryk Muszczyński (Leszno)	—	—	1 025n	6 662	—	—	—	—	—	—	111,65 (Δ 500)	7 309	93,50	8 632	22 671
5	Julian Ziobro (Krosno)	—	—	—	—	—	—	115,25	5 977	107,65	5 730	—	—	116,77	7 629 +3 000	22 336
6	Andrzej Śmielkiewicz (Bielsko-Biała)	—	—	104,00	5 964	—	—	115,25	6 436	—	—	—	—	110,04	7 759	20 159
7	Stanisław Witek (Wrocław)	—	—	96,99	5 864	—	—	—	—	98,95	6 034	—	—	104,23	7 984	19 882
8	Jacek Dankowski (Leszno)	—	—	—	—	—	—	111,19	6 138	108,59	5 973	—	—	102,83	7 261	19 372
9	Adam Sikora (Zielona Góra)	—	—	100,02	5 672	—	—	115,25	5 977	—	—	—	—	115,45	7 556	19 205
10	Stanisław Wujczak (Leszno)	—	—	—	—	—	—	115,25	5 977	105,17	5 569	—	—	116,78	7 643	19 189
11	Janusz Centka (Leszno)	—	—	96,60	6 357	—	—	121,36	6 374	—	—	—	—	945n	6 142	18 873
12	Andrzej Ignaczak (Wrocław)	—	—	96,00	5 404	—	—	108,24	5 946	—	—	—	—	106,57	7 516	18 866
13	Mariusz Winny (Leszno)	—	—	103,12	5 634	—	—	—	—	95,71	5 940	—	—	94,55	7 159	18 733
14	Stefan Gembalczyk (Rybnik)	—	—	—	—	92,04	4 861	—	—	—	—	74,94	6 516	82,80	7 275	18 652
15	Romuald Szamkołowicz (Szczecin)	—	—	89,86	5 315	—	—	103,35	6 004	—	—	—	—	96,64	7 316	18 635
16	Henryk Poźniak (Stalowa Wola)	—	—	—	—	—	—	97,09	5 534	91,30	5 460	—	—	99,15	7 504	18 498
17	Stanisław Zientek (Bielsko-Biała)	—	—	93,47	5 213	—	—	114,43	6 379	—	—	—	—	94,97	6 829	18 421
18	Józef Herczyński (Toruń)	—	—	—	—	105,00	4 965	113,05	6 255	—	—	—	—	89,75	7 076	18 296
19	Mariusz Poźniak (Leszno)	—	—	94,07	5 269	—	—	—	—	104,61	5 714	—	—	102,83	7 261	18 244
20	Krzysztof Piotrowski (Zielona Góra)	—	—	—	—	89,56	4 488	104,45	6 763	—	—	—	—	76,73	6 831	18 082
21	Piotr Szczepański (Warszawa)	—	—	83,41	4 509	—	—	—	—	84,72	4 565	—	—	98,20	6 937	18 011
22	Tadeusz Jacniacki (Częstochowa)	—	—	89,57	5 186	—	—	—	—	89,57	5 351	—	—	98,52	7 456	17 993
23	Mirosław Królikowski (Warszawa)	—	—	91,48	4 906	—	—	111,25	6 517	—	—	—	—	108,08	7 077	17 690
24	Paweł Baranowski (Łódź)	—	—	—	—	106,07	5 319	—	—	91,23	5 590	89,70	6 308	—	—	17 217
25	Alfred Bzyl (Bydgoszcz)	—	—	89,14	5 275	—	—	100,12	5 412	103,64	6 303	—	—	—	—	16 990
26	Janusz Trzeciak (Rzeszów)	—	—	106,97	6 172	—	—	97,09	5 534	87,50	5 175	—	—	—	—	16 881
27	Franciszek Kępka (Bielsko-Biała)	—	—	89,86	5 315	—	—	94,79	5 362	98,95	6 034	—	—	—	—	16 711
28	Tomasz Kawa (Gliwice)	—	—	—	—	117,04	5 131	—	—	98,93	5 195	—	—	95,52	6 332	16 658
29	Alojzy Kuczera (Rybnik)	—	—	—	—	118,2	5 627	83,7	4 140	—	—	—	—	96,78	6 845	16 612
30	Bogdan Walkowiak (Leszno)	—	—	84,00	4 512	—	—	—	—	89,73	5 492	—	—	72,37	6 448	16 452
31	Edmund Janowski (Toruń)	—	—	83,70	4 778	101,97	6 230	98,10	5 288	—	—	—	—	—	—	16 296
32	Mieczysław Olszewski (Toruń)	—	—	—	—	126,79	5 575	101,75	5 408	87,60	5 152	—	—	—	—	16 135
33	Paweł Frąckowiak (Poznań)	—	—	76,72	4 344	—	—	—	—	82,06	4 692	—	—	95,44	6 744	15 780
34	Cezary Janc (Leszno)	—	—	—	—	85,60	3 510	—	—	95,71	5 940	—	—	82,48	6 261	15 711
35	Jerzy Mierkiewicz (Ostrów)	530	4 240	86,70	6 168	90,53	5 112	—	—	—	—	—	—	—	—	15 520
36	Bronisław Krasnodębski (Opole)	—	—	—	—	103,73	4 155	—	—	90,57	4 698	—	—	98,46	6 546	15 399
37	Maksymiliana Czmiel-Paszyc (Wrocław)	—	—	76,23	4 292	—	—	100,75	5 809	90,86	5 065	—	—	—	—	15 166
38	Janusz Gogała (Wrocław)	—	—	—	—	67,88	2 181	96,51	5 491	—	—	—	—	98,20	7 433	15 105
39	Jan Szeszko (Łódź)	—	—	—	—	102,30	4 920	—	—	58,02	3 923	—	—	80,87	6 237	15 080
40	Jarosław Mosiejewski (Białystok)	—	—	—	—	102,00	4 354	102,59	5 165	94,54	5 302	—	—	—	—	14 821
41	Janusz Skalski (Warszawa)	—	—	60,30	2 702	—	—	—	—	72,57	5 339	—	—	74,67	6 650	14 691
42	Paweł Wojda (Białystok)	—	—	56,98	4 099	113,33	5 515	—	—	75,48	4 988	—	—	—	—	14 602
43	Hanna Badura (Bielsko-Biała)	—	—	76,23	4 292	—	—	93,68	5 279	86,70	4 774	—	—	—	—	14 345
44	Dariusz Bartczak (Bydgoszcz)	—	—	87,65	5 284	84,00	4 520	—	—	63,50	4 374	—	—	—	—	14 178
45	Janusz Świtała (Bydgoszcz)	—	—	79,65	4 259	—	—	—	—	76,64	3 993	—	—	82,22	5 881	14 133
46	Henryk Sosnowski (Białystok)	—	—	—	—	88,61	3 667	92,17	5 576	73,2	4 780	—	—	—	—	14 023
47	Krzysztof Sobiecki (Bydgoszcz)	—	—	67,34	4 271	93,33	4 798	—	—	65,23	4 636	—	—	—	—	13 705
48	Lech Kasprowicz (Lubin)	540	4 320	—	—	—	—	75,43	4 924	52,50	4 250	—	—	—	—	13 494
49	Bogdan Kasprzycki (Lubin)	—	—	53,00	2 660	—	—	74,72	4 499	—	—	—	—	69,11	6 301	13 460
50	Andrzej Augustynek (Kraków)	—	—	107,52	7 033	73,96	3 526	55,83	2 855	—	—	—	—	—	—	13 414

PROPONUJĘ SEJMOWĄ KOMISJĘ LOTNICZĄ

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3.

Zaiste — dziwna to była symbioza administracyjnej i publicystycznej niechęci! Przy jednoczesnym niedostrzeganiu opinii pism fachowych. Do których w sprawie lotnictwa dołączył nawet „Przegląd Techniczny" — „Innowacje". Ale i stąd głosy płynące bębniły jak groch o ścianę. Nikt publicznie indagowany — nie odpowiadał. A indagacje szły już z wysokiego i kompetentnego szczebla, jak chociażby z głośnej dyskusji zorganizowanej przy redakcyjnym stole przez „Innowacje" i opublikowanej pt. „Sny o potędze". Mówili dyrektorzy, lub ich przedstawiciele, reprezentujący najważniejsze instytucje i przedsiębiorstwa lotnicze. Kamień w wodę!

Dlaczego? Po ujawnionych ostatnio faktach z innych dziedzin naszego życia administracyjnego można bez obaw dopatrywać się przyczyn m.in. w tym, iż ci co decydowali o losach lotnictwa, nigdy nie cierpieli na niedosyt takowego; nigdy nie mieli kłopotu ani z przelotem na najodleglejszy nawet kontynent, ani z rezerwacją miejsc w samolotach dla swych najbliższych udających się na wczasy, ani z umieszczeniem syna w aeroklubie, ani z przewiezieniem bliskiej osoby samolotem sanitarnym na lżejszą nawet operację z jednego na drugi kraniec Polski.

Już w 1956 r. ktoś powiedział, iż inaczej wygląda świat przez szyby służbowego samochodu (wykorzystywanego m.in. do celów prywatnych). Myślę, iż odnieść to można w jeszcze wyższym stopniu do okien w samolotach. Dziś tego rodzaju kryteria zaczynają się już ponoć deaktualizować. Tylko, że ja osobiście — tak do końca jeszcze w to nie wierzę. I nie uwierzę dopóty, dopóki nie zostanie złożony i zatwierdzony jakiś realny plan rozwoju lotnictwa cywilnego i dopóki nie zostaną stworzone mechanizmy kontroli realizacji tego planu. Mechanizmy dysponujące realną siłą, a nie tkwiące korzeniami w administracyjnej, a więc fikcyjnej, samokontroli, przy której łatwo nie dostrzec najsłuszniejszych nawet postulatów i stłumić każdy głos rzetelnej krytyki.

Autor artykułu „Społeczna racja lotnictwa cywilnego" (z którego treścią zgadzam się prawie całkowicie) proponuje powołanie przez prezesa Rady Ministrów zespołu międzyresortowego i interdyscyplinarnego, który opracowałby rzetelny raport o stanie lotnictwa cywilnego oraz nakreślił program jego rozwoju. Następnie autor artykułu postuluje powołanie Komitetu Naukowego Lotnictwa Cywilnego, który stanowiłby integralną część wspomnianej Komisji. W moim osobistym odczuciu pachnie tu już trochę dwoma grzybami w barszczu. Ale powiedzmy, że to — przynajmniej na razie — nie najważniejsze...

Boję się o co innego. W pierwszym zaś rzędzie o to, kto i czy w stosownym terminie zdoła przekonać prezesa Rady Ministrów o celowości powołania owej Komisji i Komitetu oraz o to, kto i czy w oparciu o najwłaściwsze kryteria zadba o właściwy dobór personalny obu tych ważnych instytucji. Po drugie — kto podda ostatecznej ocenie wyniki prac Komisji oraz egzekwować będzie realizację jej postulatów przez poszczególne organy administracji państwowej? Bo jak uczą doświadczenia, administracja od administracji niczego sprzeczne z poglądami administracji nigdy jeszcze nie wyegzekwowała i nie wyegzekwuje. Zwłaszcza że — cóż tu ukrywać — to i owo sami lotnicy ciążący ku różnym resortom, branżom i grupom nieformalnym, gotowi storpedować*). Niejedną to już rzecz udusili własnymi rękami! Bo szlachetny slogan „Lotnictwo jest jedno" (co wielekroć sam podkreślałem, posługując się pojęciem funkcji naczyń połączonych) znajduje pełne potwierdzenie w sferze li tylko fizycznej; poza nią natomiast aż roi się od małych i dużych partykularyzmów oraz od rozbieżności zadań tkwiących częstokroć w sferze animozji i nas czysto osobistych. Nie udawajmy, że tego nie widzimy!...

Lotnictwu potrzebny jest więc patronat instytucji o niezwykłym zakresie kompetencji — od arbitrażu poczynając, a na egzekucji kończąc.

W moim przekonaniu instytucją tą może być tylko Sejm PRL, a ściślej — Sejmowa Komisja Lotnictwa Cywilnego, w której bynajmniej nie muszą zasiadać sami tylko lotnicy i wystarczy, że będą to ludzie światli, potrafiący myśleć logicznie, rozumiejący społeczno-gospodarczą i cywilizacyjną funkcję lotnictwa na obecnym etapie historycznym. Przecież na jednym z ostatnich posiedzeń Sejmowej Komisji Komunikacji i Łączności bynajmniej nie jakiś lotnik wystąpił w interesie lotnictwa cywilnego. Symptomatyczne...

Ale a propos dotychczasowych komisji sejmowych, w gestii których leżały sprawy lotnictwa. Leżały — dosłownie. Bo były to przecież komisje komunikacji i łączności. Na tle katastrofalnych spraw kolejnictwa i telefonii musiały więc sprawy lotnictwa ginąć jak igła w stogu siana. Owszem — bywało w zwyczaju tych komisji, że przynajmniej raz na kadencję sejmową wizytowały one lotnictwo i próbowały się nim zająć. Oczywiście — stosownie do swej nazwy — tylko w aspekcie transportu lotniczego. A reszta? No cóż — na łasce bożej i niełasce bardzo ziemskich prominentów.

Tymczasem na całym świecie już dostrzeżono, że lotnictwo cywilne to więcej niż transport. Przecież także w RWPG już w roku 1975 powołano oddzielną Stałą Komisję Lotnictwa Cywilnego w miejsce sekcji lotniczej, funkcjonującej przedtem w ramach Stałej Komisji Transportowej RWPG. Ale jakoś nikt na to nie zwrócił uwagi. Nie twierdzę, że pierwszą instytucją, która powinna była to uczynić, musiał być akurat Sejm. Skoro jednak teraz mamy już taką sytuację, jaką mamy — może właśnie pokłonić się Sejmowi?

W obecnej sytuacji — nie widzę innego wyjścia.

WIKTOR WIONCZEK

* Przykład najświeższy — patrz: „List otwarty studentów-lotników Politechniki Rzeszowskiej" („SP nr 1, 4.01.1981 r.).

SZKOŁY MECHANIKÓW NA GŁADKIEJ

Do wielkiego budynku przy ul. Gładkiej 16 w Warszawie, niedaleko Krajowego Portu Lotniczego na Okęciu, przyszedłem zachęcony przez inż. Jana Borowca, kierownika Oddziału Nauki w szkołach i uczelniach, mieszczących się z kolei w Wydziale Szkolenia PLL LOT.

Duża tablica przy drzwiach wejściowych głosi, że mieści się w tym budynku Zespół Szkół Mechaniczno-Elektrycznych Nr 1. Cóż to mówi jednak potencjalnemu kandydatowi na mechanika lotniczego?

Mówi — wiele. Proszę tylko uważać: jedną bowiem z siedmiu istniejących tu szkół (nie mówiąc na razie o następnych jest

ZASADNICZA SZKOŁA ZAWODOWA NR 14

ucząca w specjalności **mechanik lotniczy.**

Pozostańmy teraz przy tej szkole. Obecnie — mechaników lotniczych uczą tu dwie klasy. Obszedłem dokładnie cały teren: całość — świetnie zorganizowana, sale nowocześnie wyposażone w pomoce naukowe, a sama chociażby sala nauki języków obcych — może zaimponować. Personel dydaktyczny — doskonale przygotowany pod względem naukowym i fachowym, a energią, rzutkością i umiejętnym podejściem do młodzieży może służyć jako przykład.

Trzy dni w tygodniu młodzież uczy się przedmiotów teoretycznych, trzy inne dni — praktycznie uczy się zawodu mechanika w warsztatach szkolnych Zespołu Szkół Mechanicznych im. Konarskiego przy ul. Okopowej 55a. To dotyczy dwóch pierwszych lat nauki, bowiem rok trzeci — odbywa zajęcia praktyczne w LOCIE. Jest tu, w Bazie Technicznej, zorganizowany specjalny zespół realizujący praktyczną naukę zawodu mechanika lotniczego dla młodzieży kończącej Zasadniczą Szkołę Zawodową. Zespół ten, składający się z 6 osób, kieruje również praktyką uczniów z technikum o specjalnościach lotniczych (też z ul. Gładkiej, o czym później).

Z przedmiotów zawodowych, wykładanych w szkole, można m.in. wymienić technologię i rysunek zawodowy, ślusarstwo, tokarstwo, frezerstwo, w ogóle — jak mi powiedziano — kompletnie wszystko począwszy „od młotka". Dalej, oczywiście, wszystkie przedmioty humanistyczne. Wróci do sal szkolnych historia, wyrzucona stąd kiedyś przez ludzi, którym (przytaczam za Bertoldem Brechtem i Stefanem Bratkowskim) trzeba by dać inny naród, żeby się z nim mogli dogadać. — Redaktorze — mówił mi dyrektor naczelny szkół na ul. Gładkiej, Mirosław Bednarski — myśmy ciężko to przeżywali jako pedagodzy, że nie mogliśmy uczyć młodzieży historii Polski. Ale to już się nigdy nie powtórzy!

Ciekawostka, jeśli idzie o wyżej wspomniane dwie klasy ZSZ: jedna z nich jest o profilu sportowym. Chłopcy pasjonują się tu piłką nożną. Władze szkolne współpracują w tym zakresie z Robotniczym Klubem Sportowym Okęcie, mającym ścisłe związki z LOTEM. A więc — również duże możliwości sportowego wyżycia się, co dla młodzieży nigdy nie jest do pogardzenia.

Kandydaci do ZSZ nr 14 na ul. Gładkiej 16 winni mieć ukończone 8 klas szkoły podstawowej, mieć 15 lat, dobre zdrowie (szczególnie wzrok), mieszkać nie dalej niż 30 km od stolicy, posiadać zgodę rodziców na naukę w ZSZ oraz — zdać egzamin z języka polskiego i matematyki. Mogę tu dodać, że na przedkładanych w szkole przez kandydatów świadectwach — średnia ocena winna wynosić więcej 4.

Warto tu nadmienić, że obecnie istniejąca na ul. Gładkiej 16 szkoła zawodowa przejęła w czerwcu ub.r. agendy szkół tego typu istniejących w poprzednich latach na ul. Chodakowskiej 50 (czynna była od roku 1968) i potem na ul. Puławskiej 113. Szkoły te już nie uczą dla potrzeb lotnictwa.

Po ukończeniu Zasadniczej Szkoły Zawodowej nr 14 — najlepsi jej uczniowie mogą kontynuować naukę, w tym samym oczywiście budynku szkolnym, w dziennym

Lekcję prowadzi pani magister Anna Jamroż.



TECHNIKUM MECHANICZNO--ELEKTRYCZNYM

Zależnie od dokonanego wyboru specjalności, mogą pobierać naukę w zakresie: albo **Eksploatacji i Obsługi Samolotów, albo Osprzętu Lotniczego i Urządzeń Pokładowych.**

Pozostali absolwenci szkoły zasadniczej mogą się uczyć w wieczorowym

TECHNIKUM DLA PRACUJĄCYCH NR 3,

gdzie będą zdobywać kwalifikacje m.in. w specjalności **Eksploatacji i Obsługi Samolotów.**

Zajmijmy się bliżej nauką w technikum mechaniczno-elektrycznym. Otóż kandydaci na pierwszą z wymienionych specjalności winni mieć ukończone 17 lat, dobre zdrowie, spostrzegawczość, zmysł organizacyjny umiejętność współżycia z ludźmi, koleżeńskość, szybką orientację, opanowanie, dobry wzrok i słuch. Z przeciwwskazań należy wymienić zapalenie oczu, zawroty głowy, zakłócenia równowagi i epilepsję.

Absolwent technikum będzie posiadać po jej ukończeniu (3 lata nauki) odpowiednio duży zakres wiedzy ogólnotechnicznej, a więc m.in. znać podstawowe prawa z zakresu statyki, kinematyki i dynamiki, mechaniki cieczy i gazów, termodynamiki — niezbędne do zrozumienia działania lotniczych silników tłokowych i turbinowych, mieć wiadomości o budowie, działaniu i konstruowaniu elementów maszyn oraz ich obliczeniach wytrzymałościowych — ze szczególnym uwzględnieniem zespołów lotniczych, posiadać wiadomości o rysunku technicznym — z uwzględnieniem rysunków elementów i zespołów płatowca i silnika lotniczego.

Do tego dochodzi posiadanie znajomości zasadniczych praw z elektrotechniki i elektroniki — z uwzględnieniem techniki lotniczej, posiadanie dużego bagażu wiadomości encyklopedycznych m.in. o metodach obliczania kosztów eksploatacji sprzętu lotniczego oraz posiadanie wiedzy specjalistycznej, m.in. z zakresu praw aerodynamiki i mechaniki lotu, budowy i działania instalacji płatowca, sposobów wytwarzania elementów płatowca i jego instalacji, zasad eksploatacji płatowca i jego instalacji, działania budowy i zasad obliczeń wytrzymałościowych elementów silników lotniczych oraz wielu innych zagadnień.

To jeszcze nie wszystko: absolwent będzie m.in. umiał projektować narzędzia i przyrządy montażowe spotykane podczas eksploatacji samolotów, wykonywać przeglądy i naprawy płatowców silników i ich instalacji, a także posiadać wiele wiadomości ogólnych m. in. dotyczących budowy, działania, obsługi i konserwacji urządzeń warsztatowych używanych w eksploatacji płatowców i silników.

Niemały bagaż wiedzy wynosi więc z takiego technikum jego absolwent.

Przenosimy się teraz do jednej z klas w technikum: eksploatacja i obsługa samolotów. Pani magister Anna Jamroż prowadzi właśnie lekcję. Przez chwilę asystujemy wykładowi, dokonywanemu przy użyciu telewizora jako monitora, a potem idziemy do pracowni elektrycznej. Można tu wykonać każdego rodzaju ćwiczenia z grupą uczniów. Moją uwagę zwraca na siebie imponujący zasilacz, który — jak się w chwilę potem dowiedziałem — wykonali sami uczniowie jako pracę dyplomową. Dyrektor powiedział, że wartość tego pięknego zasilacza oceniana jest na sumę 100 tysięcy złotych.

*

A więc — koncentracja szkół kształcących kadry techniczne dla potrzeb naszego lotnictwa komunikacyjnego blisko okęckiej bazy — postępuje. Niestrudzony spiritus movens całej akcji, inż. Jan Borowiec, ma ściśle sprecyzowane plany: otworzenia tu, na ul. Gładkiej, 5-letniego technikum o specjalnościach Osprzęt Lotniczy i Urządzenia Pokładowe.

Jest to konieczność, w obliczu szybkiego rozwoju na świecie systemów kształcenia fachowców w tej dziedzinie. Nie możemy pozostać w tyle. A wystarczy, nawet laikowi, popatrzeć ile w nowoczesnym samolocie mieści się skomplikowanych urządzeń pilotażowo-nawigacyjnych, aby pojąć jak bardzo wysoki musi być poziom fachowego wykształcenia techników-mechaników lotniczych.

Jednym z zamiarów inż. Borowca, uzgodnionych zresztą z dyrektorem LOTU inż. Wilanowskim, który całym sercem patronuje planom integracji i rozszerzenia bazy szkoleniowej dla PLL LOT, jest zorganizowanie dla absolwentów technikum kursów spadochronowych i pilotażowych w aeroklubach, w pierwszym rzędzie w filii LOTU przy Aeroklubie Ziemi Piotrkowskiej. Ma to na celu lepsze przygotowanie młodych ludzi do studiów na Politechnice Rzeszowskiej w specjalności pilotażowej.

*

W hangarze LOTU na Okęciu rozmawiam z trzema absolwentami warszawskich szkół kształcących mechaników lotniczych, pracującymi teraz w LOCIE. Są to: brygadzista zespołu silnikowego w obsłudze samolotów turbośmigłowych **Wojciech Grzegorczyk**, mechanik silników odrzutowych **Bogdan Jarosławski** i brygadzista obsługi płatowców **Marek Lewandowski.**

Są to młodzi, bardzo sympatyczni ludzie. Szybko znajdujemy wspólny język. Dla „Skrzydlatej Polski" zawsze znajdą parę chwil swego czasu. Ten pierwszy ma 25 lat, drugi 26, trzeci też 26.

Podkreślają zgodnie jedno: niezależnie od podstawowej wiedzy uzyskanej w szkole — bardzo dużo dały im kursy specjalistyczne organizowane w LOCIE. Grzegorczyk ukończył takich kursów 4, a Lewandowski — aż 7. On też kończył kurs specjalistyczny w ZSRR i ma uprawnienia do obsługi prawie wszystkich samolotów.

— W naszym zawodzie musimy stawiać na młodzież — mówi Bogdan Jarosławski. — Szybciej wchłania wiedzę, szybciej i z większą łatwością opanowuje nowoczesną technikę. Młodzi, doskonale wykształceni fachowcy, są LOTOWI bardzo potrzebni.

— Po ukończeniu odpowiedniego przeszkolenia na kursach w LOCIE wielu z nas — mówi Marek Lewandowski — ma szansę zdobycia kwalifikacji mechaników pokładowych.

— Jak się Panowie czujecie na swoich miejscach pracy w LOCIE? — pytam.

Uśmiechają się: — Bardzo dobrze. Mamy tu nie tylko wiele satysfakcji z samego wykonywania ciekawego zawodu, ale też przecież całkiem nieźle zarabiamy.

— No, ciekawe, jak u Pana to się kształtuje? — pytam, nie wybierając, Bogdana Jarosławskiego.

— Nie niżej 7300 złotych — odpowiada.

*

Ewentualnym kandydatom do jednej ze szkół w gmachu przy ul. Gładkiej 16 (nr kodu 02-172) pozwolę sobie wytłumaczyć jak tam najłatwiej dotrzeć: tramwajami 2, 7, 9 i 14; autobusami 129, 489, 134, 154, H i Hbis; kto jedzie koleją z kierunku Żyrardów i Błonie — winien wysiąść na stacji Włochy i przesiąść się na autobus 129 lub 489; kto jechałby koleją z kierunku Warka — Czachówek — winien wysiąść na stacji Rakowiec (stąd blisko); z WKD — wysiadać na przystanku Raków; z PKS — na przystanku róg Al. Krakowskiej i ul. Hynka.

I jeszcze jedno — telefony szkoły: 46-09-42 lub 46-17-46. Powodzenia!

JERZY ZARĘBSKI

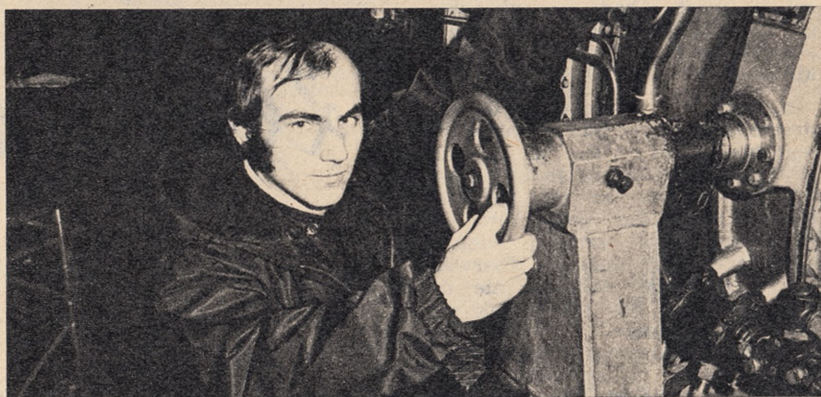


W sali nauki języków obcych.

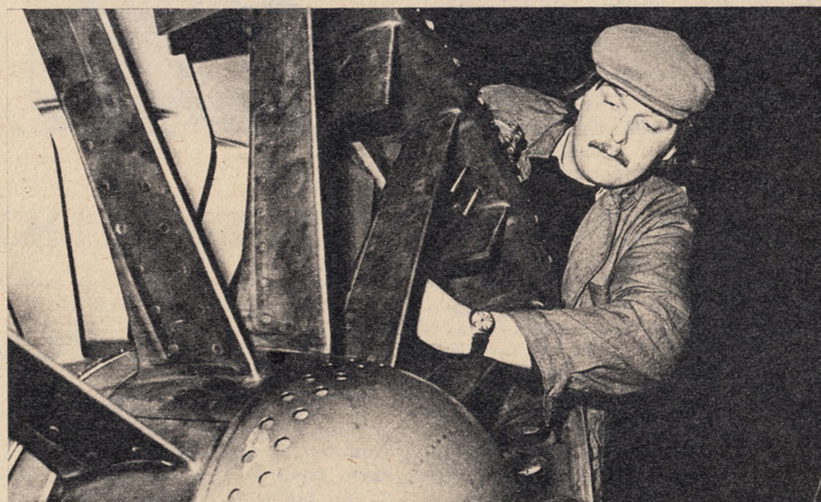


Dyrektor Mirosław Bednarski.

Brygadzista zespołu silnikowego w obsłudze samolotów turbośmigłowych Wojciech Grzegorczyk.



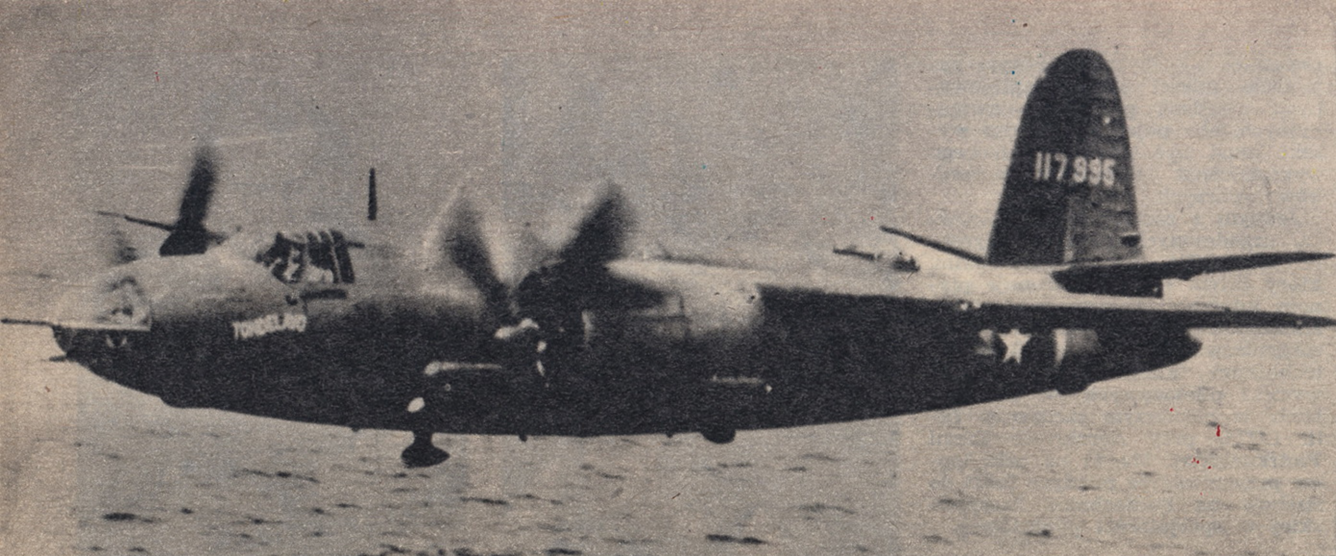
Mechanik silników odrzutowych Bogdan Jarosławski.



Brygadzista obsługi płatowców Marek Lewandowski.

Zdjęcia: KRZYSZTOF CZYŻ (6)





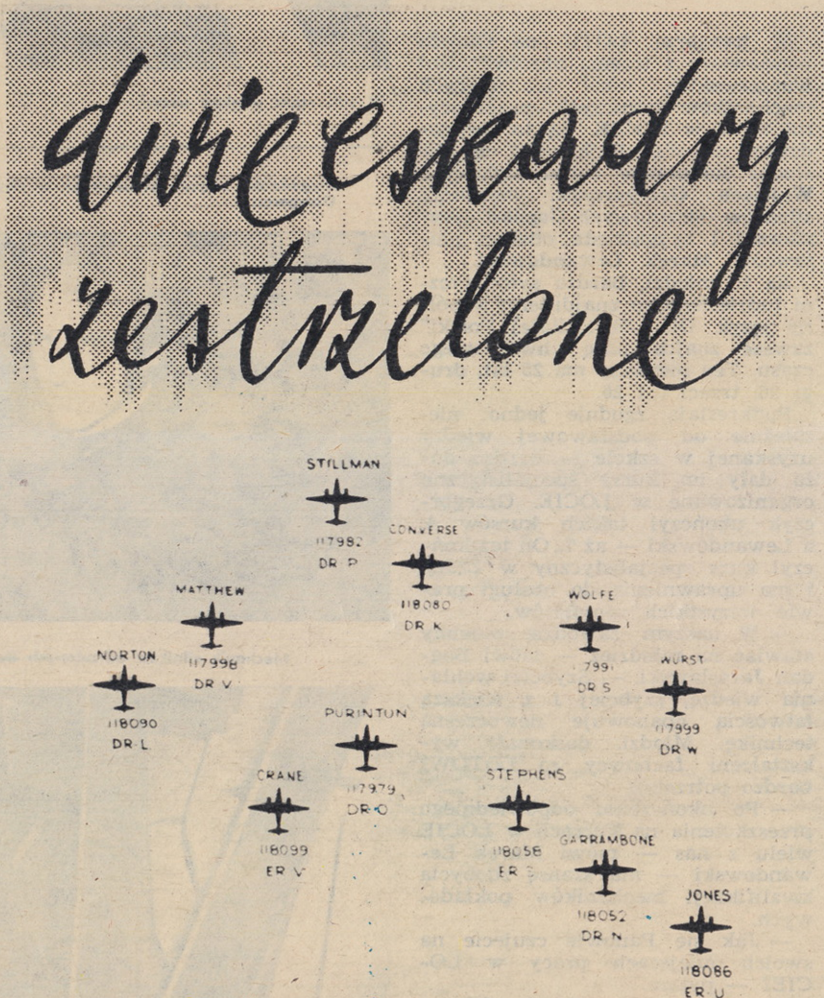
Samolot dowódcy 322 dywizjonu płka Roberta Stillmana, który został zestrzelony nad przybrzeżnymi wydmami.

dwie eskadry zestrzelone

Znamy wszyscy angielską powiastkę o dziesięciu Murzynkach, ginących kolejno w rozmaitych okolicznościach. Rolę tę odegrać miały pewnego wiosennego dnia 1943 r. załogi dwóch eskadr amerykańskiego 322 dywizjonu bombowego, wyposażonego w samoloty Martin B-26 Marauder.

Na 17 maja zaplanowano dopiero drugie zadanie bojowe bombowców tego typu z baz na terenie Wielkiej Brytanii, ale zarazem drugi już nalot tego zespołu na ten sam cel: elektrownię Velsen koło Ijmuiden, zaopatrującą w energię większą część północnej Holandii. Pierwszy przeprowadzony 14 maja, nie dał spodziewanych rezultatów. Jak wynika z dokonanych po wojnie porównań ówczesnych niemieckich i holenderskich dokumentów, udało się zlokalizować miejsce upadku 32 spośród 44 zrzuconych bomb. Osiemnaście spośród nich spadło wprawdzie na teren obiektu, ale tylko trzy spowodowały pewne zniszczenia, które przerwały na parę dni jego pracę. Atak trzeba było więc powtórzyć.

Dowodzący 322 dywizjonem płk Robert Stillman zgłosił w dowództwie 8 Floty Powietrznej swoje zastrzeżenia, wskazując, że Niemcy zostali zapewne już zaalarmowani pierwszym nalotem i odpowiednio wzmocnili obronę (co zresztą nie miało miejsca), ale otrzymał odpowiedź, że nalot jest częścią zaplanowanej na ten dzień większej operacji powietrznej nad zachodnią Europą i musi być przeprowadzony.



Szyk, jakim leciały samoloty 322 dywizjonu. Przy każdym B-26 podano nazwisko dowódcy i numery taktyczne samolotu.

Jego plan przewidywał przekroczenie linii wybrzeża koło Nordwijk, około 30 km na południe od celu, następnie przelot do rejonu Haarlemu i zaatakowanie elektrowni od strony lądu, niejako od tyłu. Ataku miano dokonać z niskiego pułapu, by uchronić atakujących od ognia średniej i ciężkiej artylerii, zaś znaczna szybkość Marauderów utrudniała celowanie i wstrzelanie się obsługom lekkich dział.

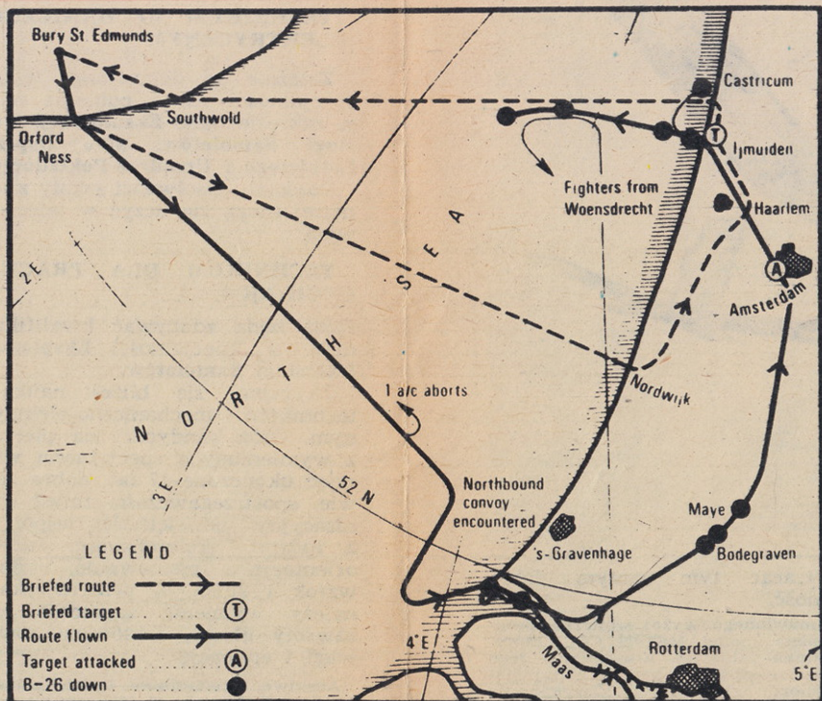
W bazie Bury St. Edmunds niedaleko Ipswich przygotowano do startu jedenaście Marauderów, wszystkie, jakie pozostały zdolne do lotu po uszkodzeniach odniesionych w poprzednim zadaniu. Pierwszą falę, złożoną z sześciu samolotów, stanowić miała 452 eskadra, drugą — 450 eskadr. Odprawę załóg przeprowadzono z pomocą dużego, przejrzystego modelu elektrowni. Wskazano również im znane miejsca największej koncentracji niemieckich środków obrony przeciwlotniczej. Każdy samolot miał zabrać po cztery 225-kilogramowe bomby z zapalnikami ze zwłoką.

O 10.50 dowodzący wyprawą płk Stillman zwolnił hamulce swego samolotu i rozpędził go na najdłuższym pasie startowym lotniska. Następni podążali za nim w 30-sekundowych odstępach i o 11.10 cały zespół uszykował się nad bazą, by wziąć kurs na wschód. Przed nimi rozciągała się prawie dwukilometrowa przestrzeń Morza Północnego. Z rykiem 2000-konnych silników bombowce leciały tuż nad powierzchnią wody, by uniknąć przedwczesnego wykrycia przez radar. Pogoda była piękna, nigdzie nie było widać nawet śladu chmur.

O 11.47 lecący w drugiej fali kapitan Ray Stephens zameldował o uszkodzeniu instalacji elektrycznej. Wkrótce po starcie pilot stwierdził, że lewy silnik nie ma pełnej mocy i dla utrzymania kursu trzeba było ustawicznie poprawiać go pedałem. Po pewnym czasie wystąpiły kłopoty ze zmiennym skokiem śmigła, a gdy strzelec z górnej wieżyczki zameldował o jej unieruchomieniu z powodu braku prądu, Stephens zdecydował się na powrót do bazy. Tam szybko wykryto i usunięto przyczynę, którą był nie włączony generator. Kiedy to nastąpiło i dlaczego nie skorygowano tego w locie, pozostanie zapewne tajemnicą pokładowego mechanika tej załogi...

Gdy piloci dziesięciu bombowców przygotowywali się właśnie do zwiększenia prędkości z 320 do 380 km/h, wprost przed samolotami dostrzeżono kilka statków. Stillman próbował ominąć je szerokim łukiem, ale Niemcy dostrzegli i ostrzelali samoloty. Przekazali równocześnie przez radio ostrzeżenie i podali swoją pozycję: na wysokości Hoek van Holland, a więc w odległości przeszło 30 km na południe od Nordvijk!

Co spowodowało tak znaczny błąd w nawigacji? Na takim dystansie pomyłka nie powinna przekraczać 5—8 km. Prawdopodobnie niedoświadczeni amerykańscy lotnicy nie zwrócili uwagi na pewną zmianę kierunku wiatru w stosunku do zapowiedzianego w prognozie i nie uwzględnili tego w swoich obliczeniach, utrzymując bez zmian naka-



Planowana (linia przerywana) i rzeczywista (linia ciągła) trasy lotu 322 dywizjonu.

zany kurs 84 stopni. Tak czy inaczej, zespół musiał przelecieć nad lądem nie 50, a 100 kilometrów, a co gorsza zbliżał się do skraju pierścienia obrony Rotterdamu, najsilniej bronionego obiektu na terenie Holandii.

Gdy pierwsza fala znalazła się nad przybrzeżnymi wydmami, powitał ją ogień licznych 20-milimetrowych działek. Prowadzący Marauder przeszyty został celną serią pocisków, które zabiły drugiego pilota porucznika Reswedera i przecięły większość napędów sterowniczych. Samolot wykonał pół beczki i jego pilot ujrzał nagle ziemię zbliżającą się ku niemu od strony dachu kabiny... Trzech ludzi załogi: Stillman, mechanik pokładowy sierżant Freeman i radiotelegrafista sierżant Willys jakimś cudem przeżyli zderzenie z ziemią i — choć w ciężkim stanie — wyciągnięci zostali z wraka przez nadbiegających żołnierzy niemieckich.

Lot kontynuowało dziewięć samolotów, ale zaledwie kilka kilometrów dalej podobny los spotkał załogę porucznika Vincenta Garrambone. Trafiony również celnymi pociskami, samolot jego utracił stateczność i spadł do ujścia Mozy. Pilot i trzech innych członków załogi zdążyli wydostać się z tonącego B-26.

Przekonane, że znajdują się gdzieś niedaleko celu, załogi ośmiu pozostałych Marauderów daremnie szukały w terenie utrwalonych przedtem w pamięci charakterystycznych punktów terenowych. Co pewien czas witały ich owe zapory ogniowe i piloci często musieli wykonywać gwałtowne uniki, aby wyjść spod ostrzału. Podczas jednego z takich manewrów samolot kapitana Converse'a zderzył się z sąsiednim B-26 pilotowanym przez porucznika Wolfe i obydwa spadły w płomieniach koło miejscowości Bodegraven. Uratowali się tylko dwaj strzelcy ze stanowisk ogonowych.

Co więcej, wylatujące w powietrze fragmenty tych samolotów uszkodziły jeszcze jednego B-26. Jego pilot, porucznik David Wurst, zdecydował się na przymusowe lądowanie i szorując brzuchem kadłuba po zaoranym polu zatrzymał się przy pierwszych zabudowaniach wioski Mije. Załoga jego wyszła bez szwanku, tylko sierżant George Heski odniósł kontuzję stopy.

Pozostało jeszcze pięć Marauderów, które zwarły na nowo swój szyk, tworząc jedną falę. Ich załogi nie mogły nadal zorientować się w szybko umykającym przed nimi terenie. Nawigator dowodzącego teraz zespołem kapitana Williama Purintona, porucznik Edward Jefferies, zawołał w pewnym momencie: „Niech pan trzyma ten kurs jeszcze przez minutę, skipper. Zdaje mi się, że widzę nasz cel!", a zaraz potem „Tak, zgadza się!". Otwarto drzwi luku bombowego i zrzucono bomby na coś, co istotnie mogło przypominać nakazany obiekt, w rzeczywistości było jednak kompleksem gazowni na przedmieściu Amsterdamu. Pozostałe samoloty poszły za przykładem dowódcy, ale wszyscy bombardierzy pospieszyli się nieco i bomby spadły przed celem.

Maraudery zatoczyły teraz łagodny łuk i skierowały się ku morzu. Nie wiedząc o tym, dopiero teraz leciały wprost nad Ijmuiden, gdzie przyjęte zostały gwałtownym ogniem około 40 strzelających z lądu i morza dział przeciwlotniczych. Trafiony licznymi pociskami samolot Puringtona osiadł na wodzie parę mil od portu. Porucznik Jefferies zginął podczas wodowania, pozostałych wyłowiły po kilkunastu minutach kutry Kriegsmarine.

Obrona przeciwlotnicza Ijmuiden zetrzeliła także dwa inne samoloty. Jeden z nich, w którym funkcje pilotów pełnili dwaj bracia-bliźniacy, Edmund i John Nortonowie, spadł do morza niedaleko portu. I tutaj udało się uratować tylko tylnemu strzelcowi, sierżantowi Longworthowi. W bombowcu porucznika Jonesa pociski zapaliły silnik. Pilot zawrócił go znad morza, próbując siąść na piaszczystym wybrzeżu koło Castricum, ale samolot stracił w pewnym momencie równowagę i spadł do wody. Upadek przeżył tylko drugi pilot, porucznik Anthony Alaimo.

Już więc tylko dwa ostatnie Maraudery zdążały — w pewnej odległości od siebie — w stronę Anglii. Kapitan Jack Crane ponowił, tym razem z pomyślnym wynikiem, zrzut bomby, która nie zwolniła się z zaczepów nad Amsterdamem. Zaraz potem wezwał do siebie mechanika pokładowego sierżanta George Williamsa: coś było nie w porządku z układem sterowania. Badając cięgła, Williams stwierdził że jedno z nich zostało przecięte odłamkami i wrócił na swe stanowisko po kawałek drutu. W tym momencie dostrzegł jak w poszyciu kadłuba obok niego pojawiają się przestrzeliny. Wdrapał się szybko do swej górnej wieżyczki, by dostrzec jak prawy silnik staje w płomieniach. Zawiadomił o tym dowódcę, ale nie uzyskał odpowiedzi...

Na przekazaną przez patrolowce spod Hoek van Holland wiadomość poderwano w powietrze 26 Focke-Wulfów ze stacjonującego w Woensdrecht w południowej Holandii 2 dywizjonu 1 pułku myśliwskiego Luftwaffe. O 12.18 naprowadzone przez radar dwa ich klucze dostrzegły lecące nisko nad morzem Maraudery. Sierżant Niedereichholz wystrzeloną z odległości 300 m serią 700 pocisków z działek i ckm-ów zapalił obydwa silniki bombowca kapitana Crane, zabijając także prawdopodobnie obydwu pilotów.

Obsługujący tylne stanowisko strzeleckie sierżant Lewis dostrzegł wprawdzie nadlatującego Focke-Wulfa i ostrzelał go z odległości 500 m, ale bezskutecznie. Sam Lewis ranny został odłamkami pocisków, które rozprysły się na jego płycie pancernej. Bombowiec zniżył lot, odbił się parokrotnie od powierzchni wody i osiadł w niej, zanurzając się momentalnie dziobem. Obaj sierżanci wydostawszy się z wnętrza ujrzeli ku swemu zdumieniu kołyszącą się na falach i napełnioną już powietrzem ich gumową łódź ratunkową, na którą się szybko wdrapali. Kilkanaście sekund później Marauder zatonął wraz z pozostałymi członkami załogi. Obydwu sierżantów uratował po pięciu dniach błąkania się na morzu brytyjski niszczyciel.

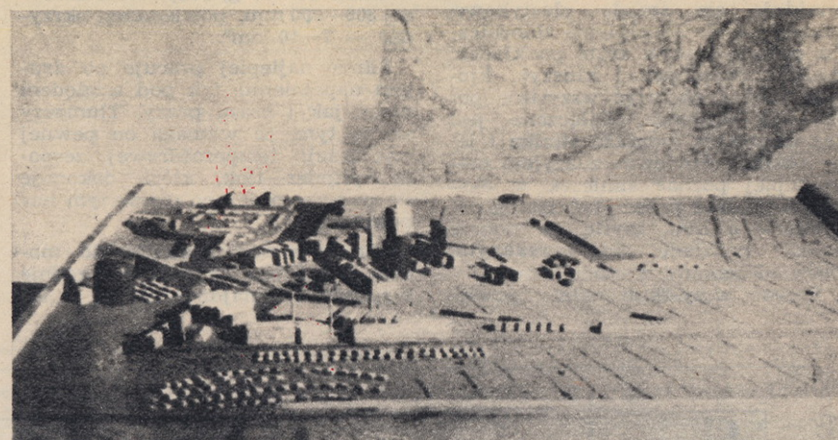
Kilka kilometrów dalej sierżant Winkler zaatakował pilotowanego przez porucznika Matthewsa ostatniego z Marauderów i po krótkiej walce zestrzelił go do morza 120 km od zbawczych angielskich wybrzeży. Była wówczas godzina 12.30. Współczesna powiastka o dziesięciu Murzynkach — w oryginale „Ten Indian boys" — dobiegła końca.

Przewidywany termin lądowania 322 dywizjonu miał o godzinie 13.00 i opóźnienie nie budziło początkowo niepokoju, dopóki placówka nasłuchu radiowego RAF-u nie doniosła o przechwyceniu niemieckiego meldunku o zestrzeleniu nad morzem dwóch bombowców. W pół godziny później nie mogło już być wątpliwości co do tragicznego losu, jaki spotkał dywizjon.

Wypadki zniszczenia wszystkich biorących udział w jakiejś operacji samolotów można policzyć na palcach jednej ręki, toteż wiadomość o tym odbiła się szerokim echem, ugruntowując powstałą już w Stanach Zjednoczonych opinię o Marauderach jako o „Widow makers" — „twórców wdów". Produkcji ich nie przerwano; była zbyt zaawansowana i zbyt wielkie odszkodowanie trzeba byłoby wypłacić The Martin Corporation. Ofiara lotników z 322 dywizjonu o tyle nie poszła na marne, że wycofano ten samolot z operacji na niskim pułapie, do których — ze względu na bardzo duże obciążenie powierzchni nośnej i małej zwrotności — wyjątkowo się nie nadawał.

RAJMUND SZUBAŃSKI

Makieta elektrowni Welsen koło Ijmuiden, zaopatrującą w energię większą część północnej Holandii. Nalot poprzedzono odprawą załóg przy pomocy tej dużej i przejrzystej makiety.



MAŁA ENCYKLOPEDIA LOTNIKÓW POLSKICH

KAZIMIERZ KALINA



Urodził się 31 stycznia 1898 r. w Ostrowie Wielkopolskim. 6 klas szkoły średniej ukończył w Halle (Niemcy). Od 1 stycznia 1916 r. do 13 grudnia 1918 r. służył w armii niemieckiej. Początkowo w 36 p.p. fizylierów, po podstawowym wyszkoleniu w kompanii kolejowej. 13 grudnia 1918 r. zdezerterował i zgłosił się do powstańczego Batalionu Ochotniczego w Ostrowie Wlkp. 10 stycznia 1919 r. otrzymał przydział na lotnisko Ławica, gdzie ukończył kurs radiotelegraficzny i pomocników mechanika. W maju 1919 r. przy lądowaniu na Ławicy z pilotem Karlińskim nastąpił wypadek i Kalina został ranny w rękę i nogę. 12 lipca 1919 r. przydzielony został jako uczeń do tzw. Francuskiej Szkoły Pilotów w Warszawie, a następnie w Dęblinie.

W okresie 23 marca — 18 czerwca 1920 r. przebywał w Wyższej Szkole Lotniczej w Ławicy (szkoła akrobacji i wyszkolenia bojowego). Jako pilot sprawował funkcję instruktora od 30 listopada w Szkole Pilotów w Bydgoszczy. 8 kwietnia 1921 r. ukończył z nominacją na podchorążego Szkołę Podchorążych Piechoty w Bydgoszczy (lok. 33/75). Następnie sprawował funkcję instruktora w Niższej Szkole Pilotów i pilota w 12 eskadrze wywiadowczej 1 Pułku Lotniczego w Warszawie (od 25 lipca 1921 r.). Podporucznikiem został mianowany 1 sierpnia 1921 r., a porucznikiem 1 stycznia 1923 r. Sprawował wówczas funkcję oblatywacza w Centralnych Zakładach Lotniczych w Warszawie (od 20 marca 1922 r.).

Miał oficjalnie przyznaną odznakę pilota 4 listopada 1920 r. Cieszył się bardzo dobrą opinią. „Ma wybitne zdolności instruktorskie. Praca jego jest bardzo dobra — jak to widać z wyszkolonych przez niego uczniów. Jako żołnierz jest wzorowy. Jeden z najlepszych pilotów w Polsce" — podpisał komendant Niższej Szkoły Lotniczej kpt. Jerzy Garliński (1921 r.).

1 lipca 1925 r. wyjechał do Francji celem odbioru samolotu. Następnie na samolocie Potez XV odbył zbiorowy przelot wraz z pozostałymi 25 samolotami (zakupionymi w ramach pożyczki francuskiej z 1924 r.) do Warszawy.

Jako pilot doświadczalny oblatywał m.in. samoloty: prototypy — Zaleski, Morrison, JD-2, RWD-5bis oraz po naprawie ok. 50 myśliwskich SPAD, 50 myśliwskich Balilla, 30 wywiadowczych Ansaldo, 200 szkolnych Hanriot. Latał na 89 typach, w ogólnym czasie 3900 godzin.

W czerwcu 1928 r. wraz z załogą w składzie por. obs. Szałas i majster wojskowy Kłosinek sprowadził do Warszawy po 7-godzinnym locie trzysilnikowy Fokker-FVII, zbudowany przez zakłady Nederlandsche Vliegtuigenfabrik Fokker w Amsterdamie. 30 lipca 1928 r. wystartował z tą samą załogą do przelotu Dęblin—Bagdad—Kair—Warszawa. Wskutek b. późnego i wadliwego oświetlenia lotniska w Bagdadzie samolot uległ zniszczeniu, a por. obs. Kazimierz Szałas poniósł śmierć.

Jesienią 1928 r. oddelegowany do Wyższej Szkoły Technicznej w Paryżu. Po jej pomyślnym ukończeniu został 23 października przydzielony do 1 Pułku Lotniczego w Warszawie. Następnie przebywał na siedmiomiesięcznej kuracji w szpitalu (choroba kręgosłupa po katastrofie w Bagdadzie). Po wyleczeniu sprawował nadzór techniczny w dziale prototypów (Karaś, Łoś, Sum) w ekspozyturze nadzoru PZL w Warszawie na Paluchu.

W czerwcu 1939 r. mjr pil. inż. Kalina zorganizował brygady montażowe dla samolotów mających nadejść z Anglii. 19 lipca tegoż roku wyleciał do Londynu w sprawie samolotów lekkiego bombardowania Fairey Battle. 2 września oddelegowany do Rumunii gdzie w Galaczu oraz w Konstancy organizował dalsze brygady montażowe. W styczniu 1940 r. przybył przez Jugosławię i Włochy do Francji, gdzie został oficerem do specjalnych zleceń (łączność z Polską). 24 czerwca zaokrętował się na statek angielski w porcie francuskim St. Jean de Luz.

W W. Brytanii zorganizował Polski Park Remontowy (1942 r.) i następnie był aż do demobilizacji w 1946 r. szefem Biura Tłumaczeń i Wydawnictw. W okresie 1946—49 r. sprawował funkcję Komendanta Obozu Lotników w Dunholme Lodge (demobilizacja Polskich Sił Powietrznych na obczyźnie).

Po powrocie do Polski płk rez. pil. inż. Kazimierz Kalina zamieszkał w Warszawie. Ma odznaczenia: Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski (nadany 3 lipca 1974 r.), Wielkopolski Krzyż Powstańczy, Medal Lotniczy, Medal 50-lecia Polskiego Lotnictwa Sportowego, dwukrotnie Srebrny Krzyż Zasługi, honorowe odznaki pilota: czechosłowacką, jugosłowiańską i rumuńską.

Prócz działalności w lotnictwie wojskowym udzielał się jako pilot sportowy. Na SL-6 (rozwinięcie JD-2) zajął pierwsze miejsce w I Krajowym Konkursie Awionetek (6—9.X.1927 r.). 5 października 1926 r. oblatywał nad Polem Mokotowskim prototyp JD-2 (silnik Anzani 45 KM). W końcowej fazie lądowania wskutek pęknięcia sztywnego przewodu paliwa, biegnącego blisko rury wydechowej, samolot (konstrukcji ówczesnego studenta Drzewieckiego) zapalił się i spłonął, a Kalina uległ ciężkiemu poparzeniu.

Jest członkiem Klubu Seniorów Lotnictwa, oddział w Ostrowie Wlkp.

J.KĘDZ.

silnik i... woda sodowa

Nasze Składnice Harcerskie oferują ostatnio do sprzedaży silniczek modelarski produkcji CSRS o nazwie Model Motor CO_2. Silniczek ten o pojemności 0,27 cm^3 napędzany jest gazem CO_2 (dwutlenek węgla), tym samym co w wodzie sodowej. Ten rodzaj silniczków, napędzany sprężonym powietrzem, znany jest od zarania modelarstwa lotniczego. W Polsce nasi prekursorzy modelarstwa stosowali go w latach dwudziestych.

Model Motor Co_2 otrzymałem w roku 1979. Jego precyzyjne i czyste wykonanie oczarowało mnie z miejsca, a utwierdziła w przekonaniu o rewolucyjności jego praca podczas eksploatacji. Po przeczytaniu prasy CSRS dowiedziałem się również, że wśród ich modelarzy silniczek ten ma też bardzo dobrą opinię i budzi wielkie zainteresowanie. Silniczek jest tani w eksploatacji, niehałaśliwy, nie zanieczyszcza atmosfery, jest ciekawym źródłem napędu modeli samolotów.

W zestawie wraz z silniczkiem znajduje się śmigło plastykowe, urządzenie do napełniania zbiorniczka paliwa, zestaw śrub, podkładek, części zamiennych i kluczyk, którym można obsłużyć wszystkie połączenia śrubowe. Załączona jest też instrukcja montażu silnika i jego obsługi. Ponieważ zdążyłem nieco lepiej poznać silniczek w eksploatacji oraz przeczytać szereg artykułów o nim, myślę, że dobrze będzie podzielić się uzyskanymi doświadczeniami z modelarzami.

Przede wszystkim należy powiedzieć i podkreślić, że silniczka tego z powodu mikrowymiarów nie należy traktować jako zabawki dla nastolatków niższych szkół podstawowych i pozostawić ich z tym bez nadzoru starszych. Zasobnika w przypadku perforacji butelki syfonowej CO_2 nie należy trzymać gołą ręką, ale owinąć go ściereczką lub trzymać przez rękawiczkę! Zdarza się bowiem, że przy tej czynności ulega uszkodzeniu uszczelnienie gumowe, wówczas wypływający gaz spowoduje bolesne odmrożenie gołej ręki. Wtedy też całe urządzenie bywa odruchowo upuszczone. Z tego powodu butelka syfonowa może się łatwo rozerwać i zranić osoby znajdujące się w pobliżu.

Silniczek poddany został próbom pod względem rozwijanej mocy. Określono, że przy użyciu śmigła będącego w zestawie najlepiej sprawuje się przy obrotach 2000—2500 na minutę. Czas pracy wynosi wtedy 50—60 s, zaś moc 1,7 W. Wystarcza to do napędzania modelu o masie 80—90 g, rozpiętości skrzydeł 800—900 mm, powierzchni skrzydeł — 7—10 dm^2.

Silnik najlepiej pracuje po drugim napełnieniu, tak pod względem mocy jak i czasu pracy. Tłumaczy się to tym, że wymaga on pewnej stabilizacji temperaturowej zespołu cylinder—tłok, która dokonuje się podczas pracy po pierwszym napełnieniu.

Zamontowanie silniczka do modelu musi być wykonane zgodnie z rysunkiem znajdującym się w instrukcji, a więc silnik w pozycji pionowej z przewodem umieszczonym od góry, aby kropelki CO_2 łatwo spływały. Przewód spiralny jest chłodnicą dla dobrego odparowania płynnego CO_2. Zbiorniczek znajduje się w pozycji wiszącej, aby ciecz nie wlewała się do rurek. Śmigło musi być chronione płozą lub podwoziem, brak tego powoduje odłamanie plastykowych uszek w karterze silniczka. Jeśli silniczka nie można uruchomić mimo napełnienia zbiorniczka (zatkana rurka dopływowa lub zawór w głowicy cylindra), nie wolno natychmiast rozkręcać złączy, nastąpi bowiem zniszczenie (wyrzucenie) uszczelnienia. Silniczek należy pozostawić przez dłuższy czas w spokoju, aż ciśnienie gazu zmaleje przez zawsze istniejące małe nieszczelności i dopiero wtedy należy przystąpić do usunięcia usterek. Silniczek eksploatować należy w temperaturze powyżej plus 15°C. Po lotach nie zostawiać tłoczka w dolnym położeniu, bowiem ulega on odkształceniu, tracąc tym samym dobrą szczelność.

Do omówionego wyżej silniczka skonstruowałem model MST-79 CO_2, którego rysunek załączam. Konstrukcja jego jest bardzo prosta, o bardzo małej masie i dobrej sztywności. Do wykonania modelu użyjemy niewielkiej ilości drewna balsowego, lipowego, papieru japońskiego, kleju Wikol i rozcieńczonego cellonu, którym po wykończeniu cały model zaimpregnujemy dwukrotnie.

Model ma: rozpiętość 800 mm, powierzchnię skrzydeł 8 dm^2, powierzchnię statecznika poziomego 2 dm^2, masę całkowitą 80 g. Sposobu wykonania i konstrukcji zespołów nie będę opisywał, bo o tym mówi wiele podręczników i załączony rysunek. Poświęcę natomiast więcej sprawom, od których zależą dobre loty. Model musi być wykonany starannie, czysto, z zachowaniem całkowitej symetrii przestrzennej, masowej i aerodynamicznej. Drewno balsa należy tak dobrać, aby konstrukcja była sztywna i zawarła się w całkowitej masie 80 g. Profil skrzydła B-8403b należy wykreślić starannie według danych tworzących, zawartych w tabeli. Żebra skrzydła należy wykonać blokowo pomiędzy dwoma profilami wzorcowymi, wykonanymi z blachy żelaznej. Skrzydło z profilem B-8403b musi być ustawione pod kątem 5,5° względem osi opływu kadłuba i nienośnego statecznika poziomego w układzie zero stopni. Środek masy modelu znajduje się przy tym ustawieniu skrzydła pod punktem zaczepienia siły nośnej, znajdującym się 26 mm za krawędzią natarcia skrzydła.

Model w tym układzie lata z prędkością V = 4,8 m/s i z optymalną najmniejszą prędkością opadania Vy = 0,4 m/s (120 s lotu z 48 m wysokości). Przy oblatywaniu modelu prawidłowy kąt ślizgu należy ustalić obciążeniem przodu lub tylnej części modelu, czyli przesunięciem punktu ciężkości, a nie zmianą kąta statecznika poziomego.

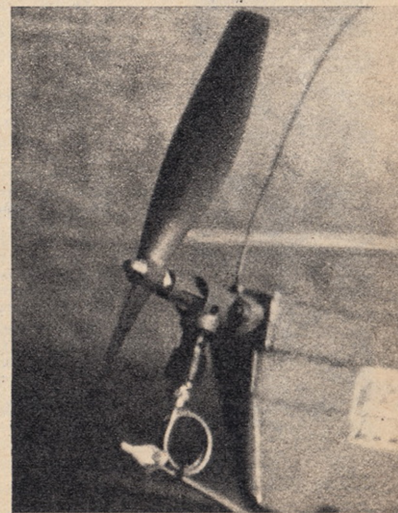
Odpowiednim zamontowaniem silnika (linią ciągłą silnika) regulujemy ostatecznie przy 2000—2500 obrotów na minutę śmigła model do lotu w krążeniu prawym. Opisany model wykonał w dniu 26 października 1980 r. wobec komisji sędziowskiej lot w czasie równym 81 s. Odbył się on na lotnisku w Katowicach wieczorem, przy wietrze o prędkości ok. 3 m/s i przy temperaturze otoczenia 10°C. Silnik, mocno oszroniony, nie wykazywał pełnej sprawności. W warunkach letnich model należy bezwzględnie eksploatować z determalizatorem uruchomionym lontem.

KAZIMIERZ STRYCHARSKI

Zdjęcia autora, rys. W. Bączkowski

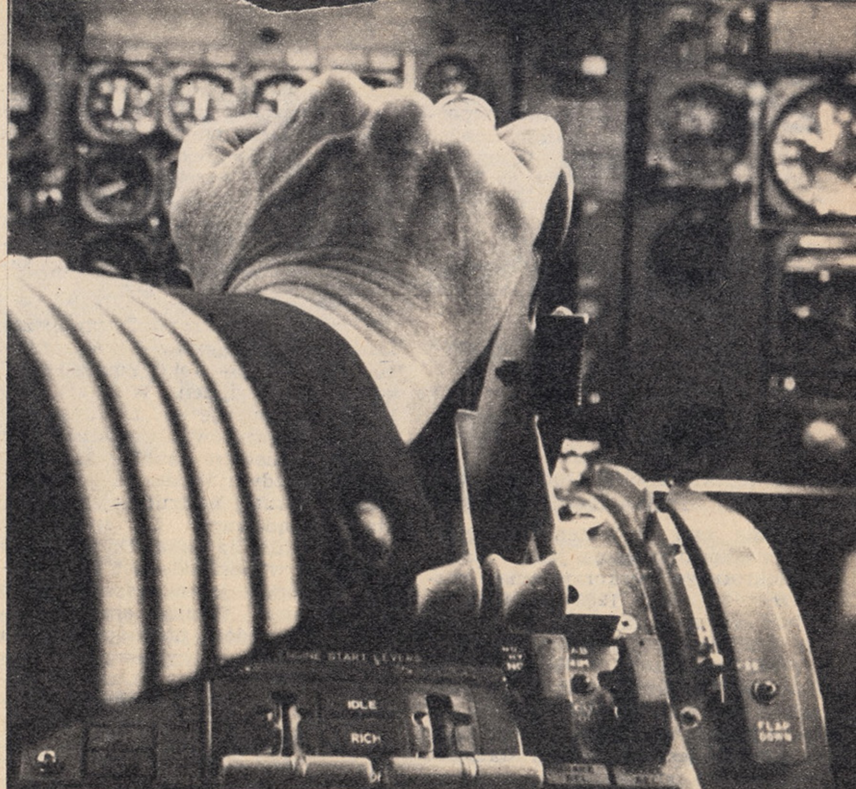
PROFIL B-8403 b

%	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y_g	2,1	7,2	8,35	8,5	8,2	7,5	6,5	5,25	4,0	2,3	0,35
y_d	2,1	0,0	0,45	0,65	0,75	0,83	0,9	1,8	0,65	0,4	0,0





kariera w kabinie



Korespondencja z RFN 1)

Problem szkolenia personelu latającego dla potrzeb lotnictwa cywilnego, a przede wszystkim komunikacji lotniczej, jest nabrzmiały nie tylko w Polsce ale także w wielu innych krajach, również w tych o znacznie wyższym standardzie życia niż u nas. Przeglądając prasę zagraniczną można spotkać wiele ogłoszeń zachęcających do zawodowej służby w powietrzu w charakterze pilota samolotu komunikacyjnego, bądź innego członka personelu latającego. W dotychczasowej praktyce przedsiębiorstwa transportu lotniczego rekrutowały swój personel latający na ogół spośród byłego personelu wojskowego. W ostatnich latach jednakże dopływ kadry z wojska do linii lotniczych zdecydowanie zmalał. Nie najlepsze rezultaty osiągnięto też przez rekrutację kandydatów z lotnictwa sportowego, z tego chociażby względu, iż proces ich przeszkalania dla wymogów współczesnej komunikacji lotniczej jest zbyt długi i — jak motywują niektórzy — ekonomicznie nieuzasadniony.

Kariera w kabinie samolotu komunikacyjnego wymaga od jej członków wysokich kwalifikacji pilotażowo-inżynieryjnych, jest to proces nieustannego doskonalenia zawodowego pod ostrym nadzorem służb psycho-fizyczno-medycznych i techniczno-lotniczych. Wszystko po to, aby komunikacja lotnicza była jak najbardziej bezpieczna, budziła u podróżnych pełne zaufanie. Dlatego też wielkie linie lotnicze dysponujące potężną flotą powietrzną, w trosce o stały dopływ młodych kadr zorganizowały sobie własne szkoły pilotów, rekrutując doń w większości kandydatów „surowych", bez jakiegokolwiek stażu w zakresie latania.

Jest to zjawisko współcześnie o tyle ciekawe, ponieważ podważa w jakiejś mierze teorię tzw. piramidy lotniczej (lansowanej zresztą u nas) i dotyczy kandydatów do zawodowej służby w powietrzu nie tylko w lotnictwie cywilnym, ale i wojskowym. Argumentem głównym tej tezy jest fakt, iż proces szkolenia wysoko kwalifikowanego pilota zawodowego dla danej specjalizacji lotniczej według teorii piramidy lotniczej (od modelarstwa, poprzez sporty lotnicze, do pracy zawodowej w lotnictwie) jest zbyt długi, mało efektywny i społecznie kosztowny. Problem jest dyskusyjny, poglądy na ten temat rozbieżne i otwarte, ale praktyka robi swoje. Na świecie działa coraz więcej szkół szkolących wysoko kwalifikowanych pilotów zawodowych spośród kandydatów „surowych". A przecież kariera pilota w kabinie samolotu komunikacyjnego nie jest prosta ani łatwa, bardzo odpowiedzialna, wymaga ogromnej dyscypliny, wielu wyrzeczeń i nieustannego doskonalenia kwalifikacji. A mimo to — kandydatów nie brak.

Niedawno miałem możliwość zapoznania się z procesem szkolenia pilotów w koncernie zachodnioniemieckiej Lufthansy, która posiada własną, czynną od 1956 r. szkołę lotniczą w Bremie. Przez lata Lufthansa wypracowała własne ciekawe doświadczenia szkoleniowe, które warto poznać.

Rekrutacja kandydatów do szkoły pilotów odbywa się co roku w Bazie Technicznej Lufthansy w Hamburgu. Dlaczego tam? Bo w tejże bazie działa duży zespół szkół techniczno-lotniczych (ponad 4000 uczniów), zasadniczych i średnich, przygotowujących wyspecjalizowaną kadrę techniczną dla Lufthansy i jej siostrzanych przedsiębiorstw. Najzdolniejsi spośród uczącej się tam młodzieży mogą ubiegać się po maturze o przyjęcie do szkoły pilotów. Kandydaci muszą posiadać przede wszystkim dobre zdrowie i warunki fizyczne, wiek do 24 lat, wzrost od 1,70 do 1,90 m. Komisja kwalifikacyjna, w skład której wchodzą dwaj kapitanowie statków powietrznych, dwóch psychologów i technik-inżynier lotniczy, zwracają uwagę u kandydatów zarówno na motywacje psychologiczne poświęcenia się karierze pilota komunikacyjnego jak i na jego charakter, znajomość techniki lotniczej, prawdomówność, odwagę, szybkość reakcji, no i inteligencję. Lista wymagań dla kandydatów na pilotów jest zresztą długa i wszechstronna, przechodzą oni liczne testy opracowane przez naukowców wielu specjalności, są sprawdziany także w symulatorach.

Mówiono mi, że wstępnej selekcji poddaje się rocznie w Hamburgu około 600 kandydatów spośród młodych pracowników technicznych Lufthansy, chociaż trafiają się także kandydaci spoza przedsiębiorstwa. Najlepsi spośród wyselekcjonowanych poddawani są 5-dniowemu ostremu egzaminowi. Oprócz dobrego wykształcenia ogólnego, wymagana jest na nim również dobra znajomość języka angielskiego, matematyki czy fizyki. Z doświadczeń hamburskich wynika, że trudne egzaminy przechodzi około 20 proc. kandydatów. Niektórych z nich eliminuje czasem jeszcze medycyna lotnicza, do której należy ostatnie słowo. Jest to już jednak procent niewielki, ponieważ wnikliwa jest wstępna selekcja zdrowotna.

Kandydaci zakwalifikowani na pilotów komunikacyjnych udają się do Bremy. Zamieszkują tam w odrestaurowanym zabytkowym zamku Leuchtenburg, położonym na północ od miasta, otrzymują bezpłatne wyżywienie i utrzymanie oraz comiesięczne kieszonkowe. Codziennie rano mikrobusy odwożą ich na lotnisko i późnym popołudniem przywożą z powrotem. Szkoła, czynna od 1 maja 1956 r., wyszkoliła dotychczas ponad 1600 pilotów, ponad 120 nawigatorów i 100 innych członków personelu latającego. Oprócz tego uczą się w szkole, której oficjalna nazwa brzmi: Deutsche Lufthansa AG Verkehrsfliegerschule Bremen, piloci, mechanicy i inni obcych towarzystw lotniczych, przeważnie z Trzeciego Świata. Od 1960 r. kształci się w niej również młody narybek pilotów transportowych zachodnioniemieckiej Bundeswehry.

W końcu 1979 r. personel szkoły liczył 173 osoby, w tym 30 instruktorów pilotów (25 dalszych pracowało w filii szkoły w Phoenix w Arizonie — USA) oraz 20 instruktorów wykładających teorię. Czynnych jest tam także 10 symulatorów do nauki pilotażu. Rocznie wylatuje się w szkole na samolotach średnio 30—40 tys. godzin, wykłada 13 tys. godzin przedmiotów teoretycznych oraz uczy się 10 tys. godzin nauki pilotażu w symulatorach. W okresie 20 lat istnienia bremeńskiej szkoły wylatano 480 tys. godzin i wykonano 1,3 mln startów, z tego większość na lotnisku w Bremie.

Do 1970 r. szkoła wykorzystywała do nauki pilotażu również małe lotniska w pobliskim regionie. Okazało się to jednak niekorzystne ze względu na zmienne warunki atmosferyczne, a przy tym było nieefektywne ekonomicznie, ponieważ przedłużało proces szkolenia praktycznego. Dlatego też Lufthansa nawiązała ściślejszą współpracę z amerykańskim towarzystwem PSA (Pacific Southwest Airlines) z siedzibą w Phoenix w Arizonie, celem umożliwienia szkolenia pilotów zachodnioniemieckich również w odmiennych warunkach klimatycznych. Tak więc szkoła w Bremie ma dwa oddziały: Brema w RFN i Phoenix w Arizonie (do końca 1969 r. w San Diego w Kalifornii). Ten drugi oddział w USA kosztuje Lufthansę rocznie 2 mln dolarów.

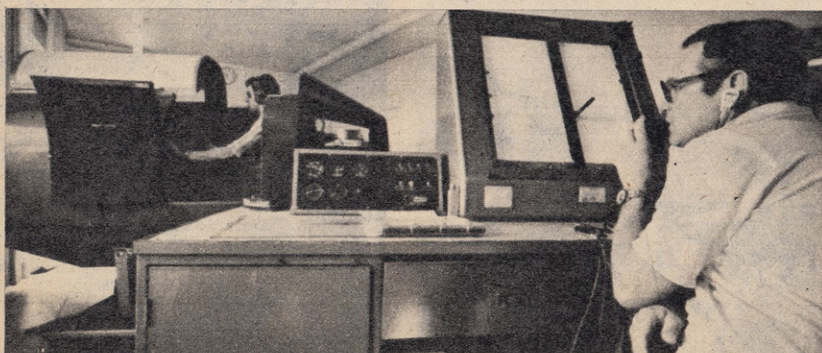
Park samolotów do szkolenia w pilotażu i lotów treningowych składa się z maszyn jedno- i dwusilnikowych typu: Beechcraft 35-C33 Debonair (z tego 21 samolotów znajduje się w dyspozycji Bundeswehry), 4 — Beechcraft 65-C90 King Air, 8 — Beechcraft F33A Bonanza. Część tego parku obsługiwanego przez własną bazę techniczną szkoły stacjonuje w Bremie.

Szkoła pilotów i innych specjalistów personelu latającego w Bremie pracuje okrągło przez cały rok. Przychodzą doń stale uczniowie w odstępach dwumiesięcznych w liczbie 8—12 osób. Przez pierwsze cztery miesiące pobytu widzą oni samoloty tylko z daleka. Ten okres nauki koncentruje się wyłącznie na zajęciach teoretycznych — z teorii lotu, mechaniki, silników, paliw, elektroniki, nawigacji, meteorologii, procedury łączności lotniczej, bezpieczeństwa lotów i innych. Uczniowie piloci opanowują w tym okresie teorię oraz podejmują 12 godzin nauki pilotażu wyłącznie w symulatorach. Po tym stają do pierwszego egzaminu na licencję pilota prywatnego samolotowego oraz egzaminu na uzyskanie międzynarodowego uprawnienia radiotelefonisty. Pozytywny wynik tych egzaminów daje uczniowi szkoły w Bremie kartę-przepustkę na dalsze szkolenie, ale już praktyczne — w Phoenix w Arizonie.

(cdn.)

JERZY R. KONIECZNY

Uczeń szkoły w Bremie wraz z instruktorem podczas zajęć w kabinie symulatora lotu.
Zdjęcia: Lufthansa



25 grudnia ub.r. statek kosmiczny OV-102 Columbia został przetransportowany z hali montażowej na swe przyszłe stanowisko startowe, oznaczone nr 39A na Przylądku Canaveral. Transport potężnego Space Shuttle ustawionego na samojezdnej wyrzutni trwał dokładnie 8 godzin, na odcinku długości 5600 m. Masa łączna statku i wyrzutni wynosiła 8500 t.

Tym samym, po dwuletnim opóźnieniu programu, rozpoczęło się przygotowanie do startu. Rzecznicy NASA zapowiadają pierwszy lot na 14 marca bieżącego roku, dodają jednak od razu przezornie: jeśli powstaną jakiekolwiek trudności, termin może być przełożony na maj...

Studia nad projektem transportowca kosmicznego, jako statku wielokrotnego wykorzystania, rozpoczęto w latach 1968—69. Decyzja o budowie zapadła w 1972 r. Pierwsze próby w locie statku Enterprise OV-101 wynoszonego na grzbiecie Boeinga 747, które wzbudziły duże zainteresowanie specjalistów, rozpoczęto w 1977 r. Przypomnijmy: Space Shuttle jest pierwszym statkiem zdolnym do poruszania się zarówno w atmosferze ziemskiej, jak i przestrzeni kosmicznej. Statek przy starcie ma dość oryginalny układ. Spoczywa na dużym cylindrycznym zbiorniku paliwa o długości 47 m i średnicy 8,38 m. Paliwem jest ciekły tlen o masie 604 t i ciekły wodór o masie 101 t. Paliwo ciekłe zasila trzy główne silniki o ciągu po 1668 kN statku kosmicznego, a ponadto silniki sterujące i manewrowe. Dwa silniki długości 45,5 m i średnicy 3,70 m usytuowane po bokach dużego zbiornika pełnią funkcję startowych i pracują na stałym materiale pędnym, dając razem max. ciąg ponad 24 000 kN. Masa jednego silnika 586,5 t. Łącznie system Space Shuttle ma 37 silników, z których najmniejszy dysponuje ciągiem 115 kN. Warto zwrócić uwagę, że silnik statku (Rocketdyne wytwórni Rockwell) jest poważnym osiągnięciem technicznym. Silnik startowy rakiety księżycowej Saturn V miał impuls właściwy wynoszący około 200 s, podczas gdy silnik Space Shuttle ma impuls właściwy 475 s, a łączny ciąg 29 100 kN. Silnik Saturna przeznaczony był tylko do jednorazowego, kilkuminutowego wykorzystania, podczas gdy nowy silnik obliczony został na 7,5 godziny pracy, a więc na około 55 startów.

Podczas startu uruchomione zostaną zarówno dwa boczne silniki na stały materiał pędny, jak również trzy silniki główne statku, noszącego w tym etapie rozwoju programu miano Columbia. Po 122 s. na wysokości około 50 km, odrzucone zostaną dwa silniki startowe, które odzyskiwane są przy pomocy spadochronów i przystosowane do wodowania. Przewidywana odległość upadku od miejsca startu, w której zostaną podjęte z morza przez statek służby poszukiwawczej, wynosi 240 km. Najbardziej interesujący jest fakt, że odzyskane kadłuby rakiet mogą być wykorzystywane ponownie, aż 20 razy, naturalnie po ewentualnych naprawach uszkodzeń i uprzednim napełnieniu ich paliwem. Duży zbiornik paliwa odłączany jest na orbicie tuż po uruchomieniu silników manewrowych statku. Wracać ma po torze balistycznym na Ziemię, gdzie w przewidzianym miejscu wpadnie do morza. W przyszłości zbiornik ma być wykorzystywany jako podzespół budowlany do utworzenia stacji kosmicznej.

Space Shuttle osiągać ma wysokość orbitalną około 200 km. Może w pewnym zakresie zmieniać orbitę dzięki silnikom manewrowym. Na orbicie okołoziemskiej statek jest sztucznym satelitą wykonując zadania objęte specjalnym programem. Po zakończeniu pierwszego załogowego lotu uruchomione zostają silniki hamujące, statek wchodzi w coraz gęstsze warstwy atmosfery, działać zaczyna system sterowania aerodynamicznego i statek ląduje z prędkością około 300 km/h w określonym miejscu, zupełnie jak samolot.

W marcu za sterami Columbii zasiądzie dwóch pilotów — kosmonautów: dowódca — John Young i pilot — Robert Crippen. W przyszłych lotach przewiduje się zabranie nawet 5 pasażerów, specjalistów z różnych dziedzin nauki i techniki. Jak w każdym lotniczym przedsięwzięciu i tutaj najtrudniejsze będą: start i lądowanie. Do sprawnego przeprowadzenia wszystkich zadań Columbię wyposażono w 5 komputerów, z których jeden nadzoruje start i lądowanie. Tablica oprócz licznych przyrządów pokładowych ma cztery ekrany oscyloskopowe (podobne do telewizyjnych), umożliwiające wyświetlanie bieżących informacji m.in. nawigacyjnych. Pierwszy lot orbitalny przewidziano prawie na dwa dni.

Astronauci przechodzą bardzo trudny trening, który rozpoczęli w styczniu 1978 r. Young był już czterokrotnie w kosmosie (Gemini-3 i 10, Apollo-10 i 16). Dla Crippena będzie to pierwszy lot kosmiczny. Przed laty został wytypowany do obsługi wojskowej stacji kosmicznej MOL, a po zaniechaniu tego programu pracuje od 1969 r. w NASA. Łącznie załoga Columbii spędziła 1400 godzin na przygotowaniach przedstartowych, wliczając czas spędzony na specjalnie zbudowanych symulatorach, lotach treningowych na samolocie odrzutowym T-38 (taka amerykańska Iskra) i próbach pracy w warunkach stanu nieważkości w kabinie samolotu transportowego.

Dla porównania można przypomnieć, że astronauci pierwszej wyprawy księżycowej w Apollo-11 zużyli na przygotowania 1000 godzin. Lot na Columbii jest zatem bardziej złożonym przedsięwzięciem. Na przykład przy starcie zespołu Saturn-Apollo, z chwilą powstania zagrożenia, załoga mogła uruchomić rakiety systemu ratowniczego i wraz z całym statkiem oddzielić się od rakiety nośnej lądując ze spadochronem w bezpiecznej odległości. Przy Space Shuttle sytuacja jest bardziej skomplikowana: musimy nie tylko oddzielić cały statek od wielkiego zbiornika i dwóch długich silników, ale wykonać nim manewr, nieomal akrobacyjny, tak aby statek przy odpowiednim ciągu silników zdolny był zrobić półobrót, następnie wyrównać tor lotu, może jeszcze wykonać zakręt, podejście i wylądować na lotnisku oddalonym kilka km od miejsca startu...

Również na orbicie sprawy przedstawiają się inaczej niż w przypadku Apollo. W zbiornikach i przewodach systemu zasilania Columbii pozostanie 2450 kg paliwa. I to paliwa, dodajmy, które wymaga niezwykłej ostrożności postępowania, zarówno ze względu na niebezpieczeństwo wybuchu, jak i niesforność ciekłej substancji, która może zmienić środek masy statku. Co prawda zastosowano wszystkie możliwe środki bezpieczeństwa, m. in. płukanie helem systemów paliwowych.

Astronauci spędzają ponad 50 godzin tygodniowo na treningach w symulatorze i lotach na samolocie NASA Gulfstream GII, którego lewą połówkę kabiny przebudowano w ten sposób, że jest wierną kopią kabiny załogi statku kosmicznego Columbia. Samolot poza tym ma doskonałość aerodynamiczną podczas lądowania zbliżoną do Columbii. Mimo bogatej automatyki na pokładzie statku kosmicznego nic nie zastąpi w decydujących chwilach oczu i ręki pilota. Jak wynika z najnowszych doniesień, NASA szkoli 85 osób, przewidzianych na pilotów bądź załogi naukowe do następnych lotów kosmicznych. Wśród szkolonych znajduje się 8 kobiet. Lot Columbii nadzorowany będzie przez zespół 130 specjalistów w ośrodku kierowania (przy locie Apollo zatrudniano 115 osób). Przygotowano dwa komputery IBM i jeden rezerwowy. Podczas lotu spływać tu będzie ponad 3600 parametrów na sekundę, które do dalszej obróbki przekazywane zostaną do Houston. Podczas procedury startowej liczba niezbędnych parametrów przekroczy 20 tys. Opracowano specjalny język GOAL dla komputerów obsługujących start (Grund Operations Aerospace Language), a wszystko dla zapewnienia sprawnego przebiegu niepraktykowanego dotąd przedsięwzięcia, jakim jest lot statku Columbia.

Statek po wykonaniu zadania powinien wylądować na odpowiednio przygotowanej drodze startowej w ośrodku lotnictwa wojskowego im. Edwardsa. Przewidziano również lądowania awaryjne na lotnisku Rotta w Hiszpanii, w Heikham na Hawajach i Kedena w Japonii. Wymienione lotniska dysponują drogami do lądowania o długości ponad 4570 m.

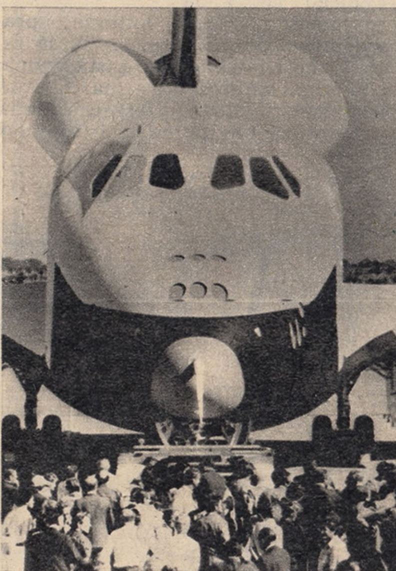
W roku bieżącym, o ile wszystko się powiedzie, odbędą się trzy loty statków Space Shuttle. Na rok przyszły również planowane są trzy loty, za to w 1983 r. dziewięć. Znane są już nazwy statków: w 1982 r. użytkowane będą — Columbia i Challenger, w 1983. Discovery, a w 1985 r. Atlantis. Obecnie czekamy na pierwszy start i lot Columbii, o czym postaramy się jak najdokładniej poinformować naszych Czytelników. Na razie przedstawiamy zdjęcia obrazujące najważniejsze fragmenty przygotowań przed lotem Columbii. Otrzymaliśmy je dzięki uprzejmości biura prasowego Ambasady USA w Warszawie.

PAWEŁ ELSZTEIN

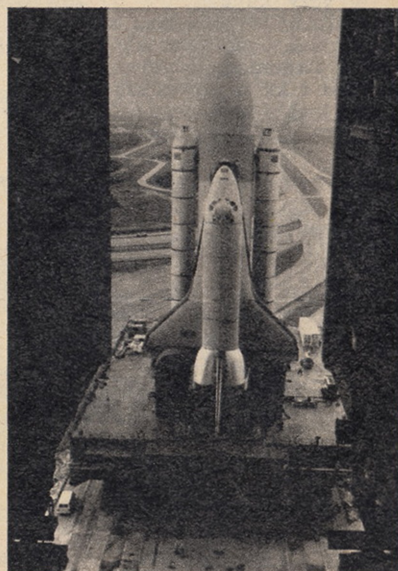


Załoga statku Columbia. Od lewej: John Young i Robert Crippen. Zdjęcie: ICA

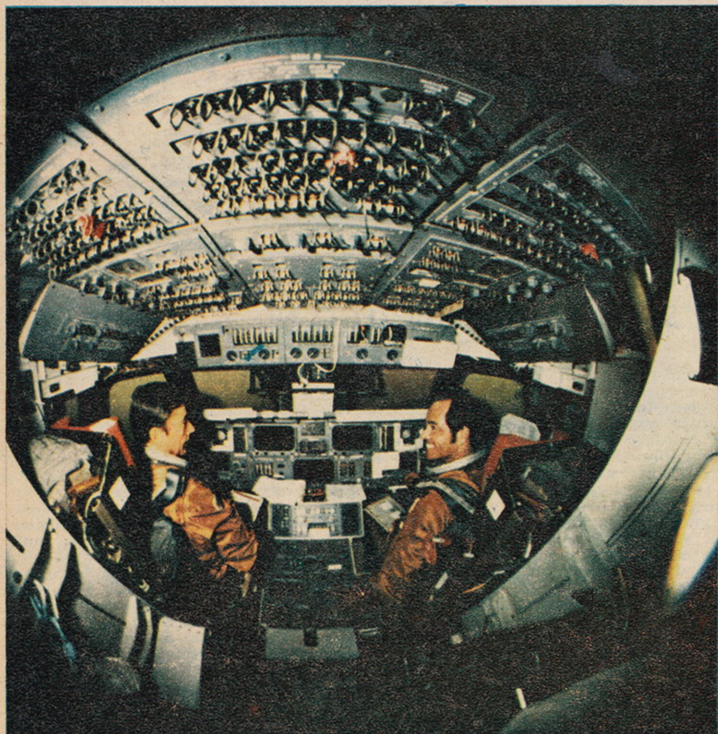
Pierwszy doświadczalny statek Enterprise, który wykonał loty ślizgowe przed czterema laty. Zdjęcie: ICA



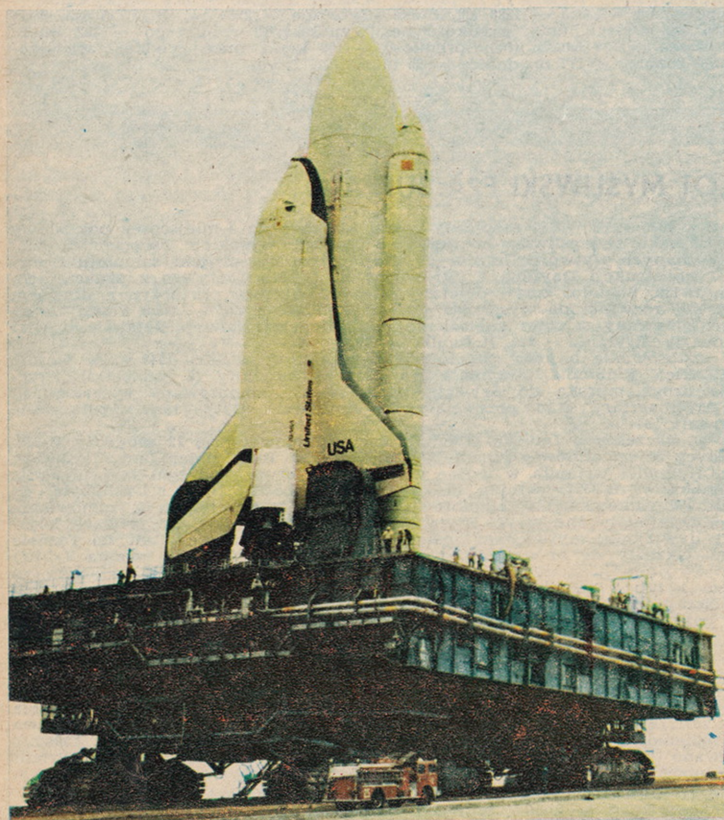
Columbia opuszcza halę montażową na potężnym transporterze. Zdjęcie: ICA



COLUMBIA



Wnętrze kabiny załogi podczas treningu w ośrodku kosmicznym im. Kennedy'ego na Florydzie. Z lewej dowódca John Young, a z prawej pilot Robert Crippen.
Zdjęcie: ICA



Space Shuttle na gąsienicowym transporterze wędruje na stanowisko startowe.
Zdjęcie: ICA

PODSTAWOWE DANE TECHNICZNE SPACE – SHUTTLE

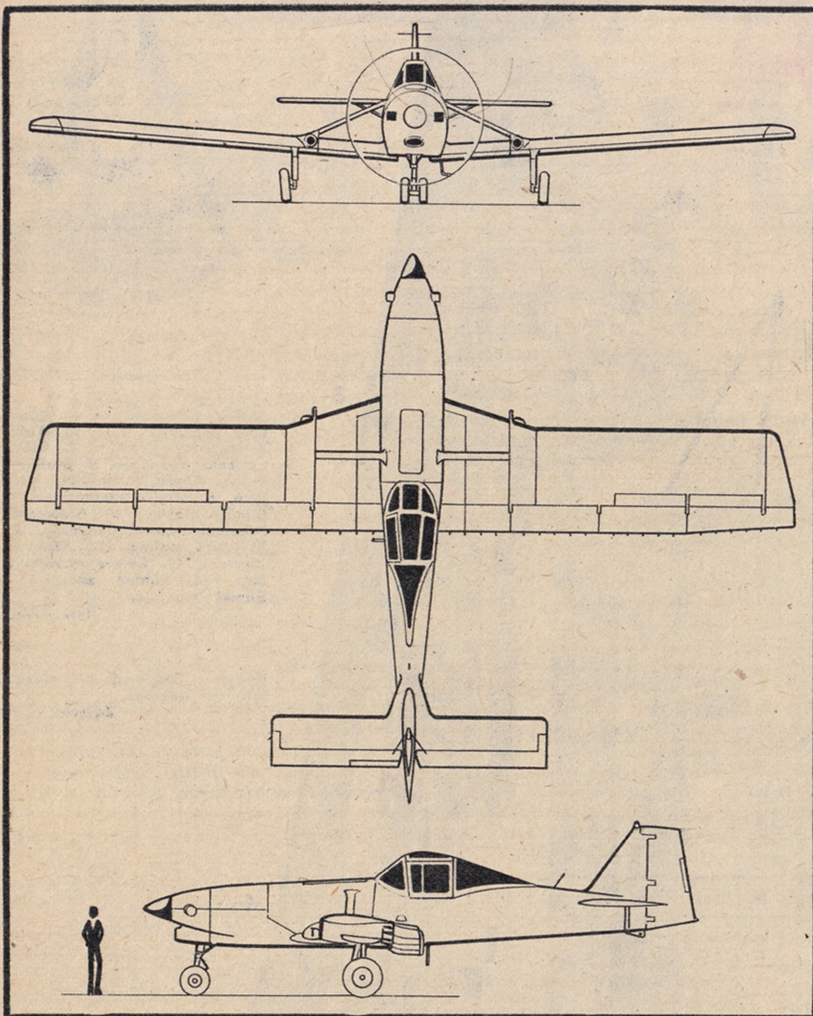
Długość: całkowita – 56,14 m
statku – 37,24 m
Wysokość: całkowita – 23,34 m
statku – 17,27 m
Rozpiętość statku – 23,79 m
Masa: startowa – 1 995 840 kg
statku przy lądowaniu – 84 778 kg
Ciąg: 2 silniki startowe po 12 899 200 N
3 silniki główne statku po 1 668 000 N
Wysokość lotu: od 185 km do 1 000 km.

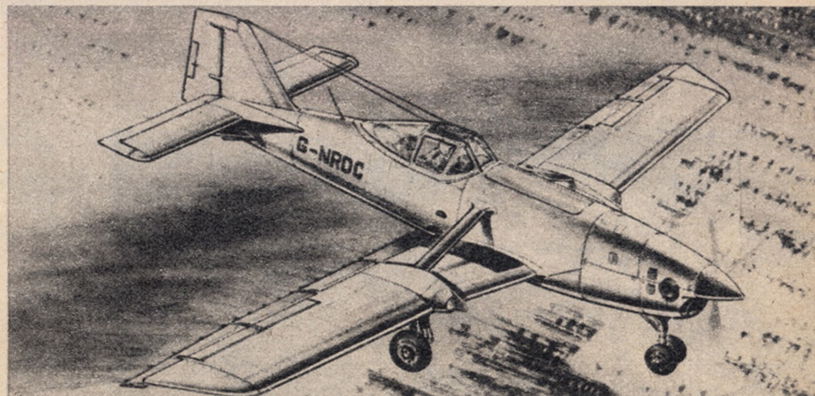
(wg NASA)



Statek Columbia: 1. Przednie koło podwozia, 2. Śródpokład, 3. Baterie paliwowe, 4. Główne koła podwozia, 5. Sterolotka, 6. Klapa, 7. Silniki sterujące, 8. Silniki manewrowe, 9. Silniki główne, 10. Statecznik i hamulec aerodynamiczny, 11. Zbiorniki paliwa, 12. Wnętrze ładowni, 13. Ramię manipulatora, 14. kabina załogi, 15. Silniki sterujące.
Rys. NASA

Powyżej: Emblemat pierwszego lotu załogowego.
Zdjęcie: ICA





PROJEKT SAMOLOTU ROLNICZEGO NDN6 FIELDMASTER

Fieldmaster jest opracowany przez firmę NDN Aircraft Ltd, która zbudowała samolot szkolno-treningowy Firecracker. Po pierwszych studiach przystosowania tego samolotu do zadań rolniczych firma doszła do wniosku, że lepsze perspektywy ma cięższy samolot, jakiego wytwórnie zachodnie nie produkują (samoloty tego typu produkuje wyłącznie Polska: M-15 i M-18). Przewiduje się, że zapotrzebowanie na samoloty rolnicze ulegnie znacznemu zwiększeniu.

Mimo, że samolot Fieldmaster przedstawia sobą klasyczną konstrukcję dolnopłata rolniczego, charakteryzują go następujące cechy: stały zbiornik chemikaliów (wykonany z tytanu) usytuowany przed kabiną pilota. Turbinowy silnik śmigłowy Pratt-Whitney PT6A-34AG o mocy 560 kW, ze śmigłem trójłopatowym, nastawnym, przestawianym w chorągiewkę i na odwrotny ciąg oraz filtrem centrisep. Zbiornik chemikaliów stanowiący element konstrukcyjny płatowca ma pojemność 2642 dm^3. Fieldmaster jest pierwszym samolotem rolniczym całkowicie zaprojektowanym do turbinowego silnika śmigłowego, dzięki czemu charakteryzuje go dość smukły kadłub.

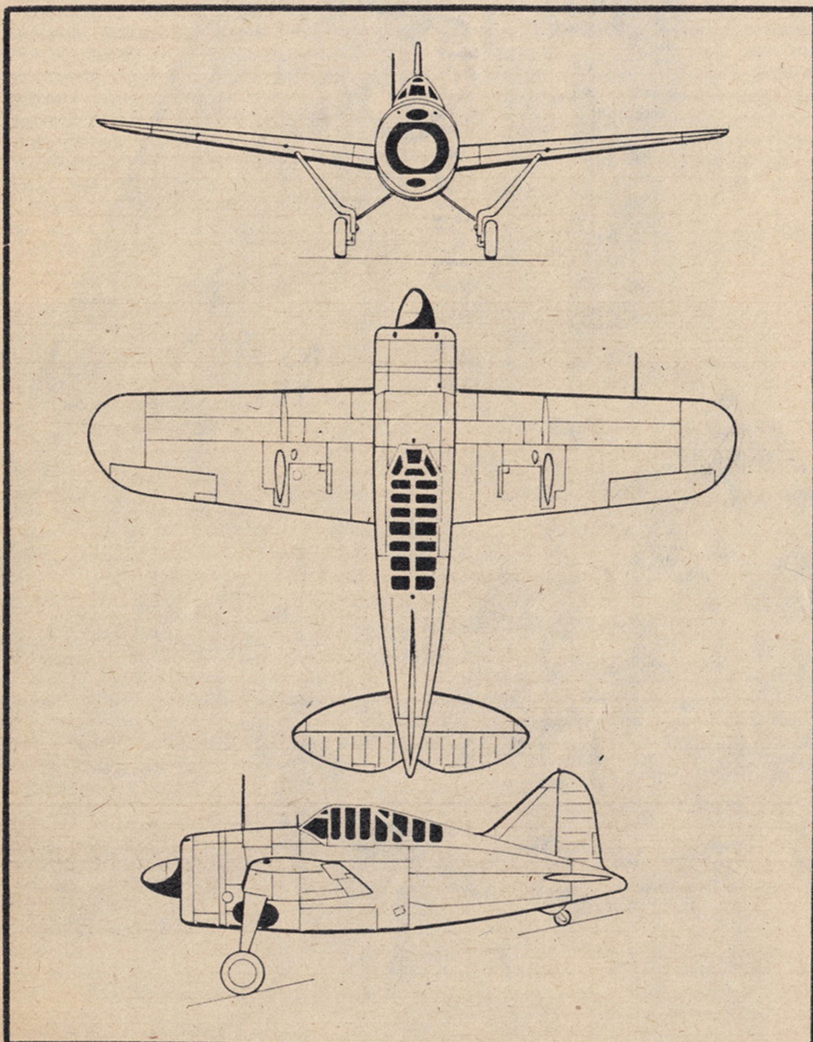
Płat samolotu o obrysie prostokątnym z rozszerzeniem w części przykadłubowej wyposażony jest w klapy na całej rozpiętości, w których umieszczony jest system rozpryskiwania cieczy. Na krawędzi spływu znajduje się 40 dysz rozpryskujących, skierowanych ku dołowi. Rozprysk cieczy następuje przy wychyleniu klap o 6,8°. Przy wychyleniu klap samolot pochyla się do przodu, dając lepszą widoczność z kabiny. Konwencjonalne lotki usytuowane są z przodu klap. Konstrukcja płata i całego samolotu metalowa.

Samolot jest dwumiejscowy, dzięki czemu możliwe jest stosowanie go do zadań szkolnych, a także do transportu mechanika. Zapas paliwa pozwala na przebycie odległości 1600 km. Samolot wyposażony jest w stałe trójpodporowe podwozie, z kołami głównymi bezdętkowymi o dużej średnicy — 730 mm. Na przedniej podporze koła są zdwojone.

(T.K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość 14,92 m, długość — 10,9 m, wysokość — 3,77 m. **Masy:** masa własna — 1588 kg, masa użyteczna — 2268 kg, max. masa startowa — 3856 kg. **Osiągi:** max. prędkość bez wyposażenia rolniczego — 302 km/h, prędkość robocza — 185 km/h, min. prędkość — 109 km/h, max. prędkość wznoszenia — 6,1 m/s, rozbieg — 177 m, dobieg — 85 m.

LAMUS



SAMOLOT MYŚLIWSKI F2A BUFFALO

Na początku 1936 r. w USA rozpisany został konkurs na 1-miejscowy pokładowy samolot myśliwski i myśliwsko-bombowy o bardzo wysokich osiągach. Udział wzięło kilka znanych wytwórni lotniczych. Najlepszym był projekt samolotu Brewster XF2A-1 konstrukcji Daytona T. Browna i R. D. MacCarty'ego z oznaczeniem fabrycznym B-139. Samolot został oblatany w styczniu 1938 r. Prototyp z silnikiem o mocy 552 kW rozwinął na wysokości 4636 m prędkość max. — 446,5 km/h. Umiejętnie rozreklamowany samolot znalazł się na liście eksportowej. Belgia zamówiła 40 myśliwców, W. Brytania — 170, Holandia — 122.

Pierwsze zastosowanie bojowe samoloty F2A-1 znalazły w 1939—1940 r. w wojnie radziecko-fińskiej. Finlandia otrzymała wówczas 44 samoloty (2 jednostki). Przewieziono je drogą morską do Szwecji, gdzie zostały zmontowane w zakładach SAAB w Trollhaettan, skąd przeleciały do Finlandii. Były tam użytkowane w 1 linii do lata 1944 r.

W 1940 r. w ówczesnych Indiach Holenderskich znajdowały się 72 samoloty B-339. Z zamówionych 20 samolotów z mocniejszymi silnikami B-439 żaden tam nie dotarł. 8.XII.1941 r. Holandia wstąpiła w wojnę z Japonią. Pierwsza na tym froncie akcja bojowa samolotów B-339D odbyła się 12.I.1942 r. Latem 1940 r. przybyło do W. Brytanii 170 zamówionych samolotów B-439 oraz 28 przejętych z zamówienia belgijskiego. Otrzymały one w W. Brytanii nazwę Buffalo Mk.1. Po próbach bojowych w 71 dywizjonie myśliwskim zostały usunięte z pierwszej linii na froncie europejskim. Okazały się za słabo uzbrojone (4 k.masz. i bez opancerzenia kabiny pilota).

Tymczasem 1 lub 2 samoloty F2A-2 przejęli Niemcy na zdobytym w czerwcu 1941 r. lotnisku francuskim w Bordeaux-Merignac. Od marca 1941 r. Buffalo broniły Krety oraz bazy morskiej w Sud-a-Bay.

Po pierwszych doświadczeniach bojowych lotnictwo morskie USA zamówiło w styczniu 1941 r. 108 samolotów F2A-3 wyposażonych w opancerzony fotel pilota, wiatrochron kuloodporny oraz inne ulepszenia i rozwijających prędkość max. — 520 km/h. Dostawy na lotniskowce rozpoczęły się we wrześniu 1941 r. Podczas napadu Japończyków na wyspę Midway wszystkie walczące tam F2A-3 w liczbie 21 zostały zestrzelone przez zwrotniejsze Zeke. Ostatnia odmiana wysokościowa z kabiną ciśnieniową XF2A-4 z marca 1942 r. pozostała tylko prototypem. Łącznie wyprodukowano 507 samolotów wszelkich odmian. Silnik gwiazdowy Wright R-1820-40 o mocy 883 kW. Uzbrojenie: 4 k.masz. 12,7 mm oraz 2 bomby po 45,4 kg.

Malowanie (z okresu walk w Rangunie): kamuflaż brytyjski w plamy brązowo-zielone, od dołu kolor niebieski. W 1943 r. amerykańskie samoloty pokładowe były z góry malowane na kolor ciemnoniebieski, a z dołu — na białoszary. (W)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 10,68 m, długość — 8,03 m, wysokość — 3,68 m. **Masy:** masa własna — 2143 kg, masa całkowita max. — 3250 kg. **Osiągi:** prędkość max. (4118 m) — 517 km/h, wznoszenie max. — 11,6 m/s, pułap — 10 126 m, zasięg max. — 2703 km. Dane techniczne (oraz napęd i uzbrojenie) odnoszą się do odmiany F2A-3 używanej do końca wojny.



REALIZUJEMY

Jeśli myślicie, drodzy Czytelnicy, że Wy tak sobie ino piszecie do „Skrzydlatej", a my odczytujemy Wasze listy i z zimną krwią (jak to czynią niestety inni, i to nagminnie) lokujemy je w koszu, to grubo się mylicie. Ile tylko możemy – staramy się słuchać Waszych słusznych uwag i rad, zmieniając to i owo w naszym wspólnym i tak bardzo przez nas kochanym piśmie, ulepszając względnie publikując po nowemu. Parę przykładów? Proszę:

Kamil Janicki z Krakowa czynił nam zarzuty (a wraz z nim paru jeszcze Czytelników), że choć według niego treść artykułów nie zmieniła się na gorsze, to szata graficzna „Skrzydlatej" stała się wręcz ubożuchna. „A przecież to ważne. Nawet z urodzenia niezbyt hoża i powabna babeczka, gdy się gustownie, ze smakiem choć skromnie ubierze – może zasłużyć na miano interesującej, ba, wręcz pociągającej. Na pewno wtedy trudno ją nazwać pospolitą, przeciętną. A Wy, kochani w „Skrzydlatej", co czynicie? Włos się jeży na głowie, oczy robią kwadratowe, a w gardle zasycha, gdy się patrzy na numery z ostatnich miesięcy! Szata nie tylko uboga, ale byle jaka, taka jakaś zimna, ziorąca chłodem, wcale nie pociągająca. Zróbcie co, żeby to ulepszyć. Nie wiem jak, Wy od tego winniście być specami, a nie ja, zwykły student. Życzę Wam w tym powodzenia".

Dziękujemy. Niech to licho. Ale nam doładował. Najgorsze, że ma rację. My to sami czuliśmy.

No, ale ponieważ list ten pisany był już dość dawno temu, sądzimy, że Kamil z Krakowa i inni już spostrzegli, iż co nieco się w „Skrzydlatej" od strony jej szaty graficznej zmieniło. Formalnie na głowie stawaliśmy, aby wyjść „z dołka" (to strasznie modne teraz określenie wpadki, np. ekonomicznej). Nie powiemy Wam tu teraz na czym to polega, bo liczymy, że jesteście spostrzegawczy. Ale mamy już sygnały, że nasi Czytelnicy zauważyli zmiany. Zacytujmy tylko dwa głosy:

Marynarz z Gdańska: „Pływam po morzach i oceanach, ale czytuję Wasze pismo często. Nie wiem: z przyzwyczajenia czy z upodobania. I o dziwo: od kilkunastu tygodni – to jest jakby nowe pismo. Zauważyłem, że jest w nim jakieś inne, prawdziwe życie, piękne rysowane tytuły artykułów, aż przyjemnie patrzeć, inny niż dawniej układ zamieszczanych materiałów. Sumując mogę stwierdzić, że to jest znacznie lepsza, sympatyczniejsza „Skrzydlata". Pulsuje w niej coś przyjemnego".

Szybownik ze Słupska (list do autora tych felietonów, czyli z): „Lamus to bardzo ciekawa pozycja, tylko rysunki techniczne samolotów są tak małe, że prawie nieczytelne... Więcej artykułów o historii polskiego lotnictwa!... A Wy, (z), moglibyście przestać zapewniać ludzi, że wyciskacie wodę z artykułów i tym podobnych twierdzeń, bo albo tego nie robicie, albo ktoś Wam w tym przeszkadza. Lecz mimo to uważam Was (to już przyzwyczajenie) – Pana – za człowieka godnego szacunku i dziękując za felietony życzę wszystkiego najlepszego. (S)"

Kochany Szybowniku, chybaście (przepraszam: chyba Pan) zauważyli – zauważył (odpowiednie skreślić), że Lamus jest już na 14 stronie w znacznie większym formacie? A więc – Czytelnicy zapostulowali, a my momentalnie stanęliśmy na stanowisku, że nic nam nie pozostaje jak dynamiczna, w karlińskim tempie pojmowana realizacja postulatu. Cóż, robimy co możemy, lecz orientujecie się chyba sami, że nie wszystko od nas zależy, choćby np. sprawa nakładu i objętości „Skrzydlatej" oraz ilości jej kolorowych stron. Jesteśmy czasem zupełnie bezsilni, w naszych staraniach o różne słuszne zdaniem naszym i Czytelników sprawy.

Dziękujemy za ciekawy, pełen temperamentu list.

(z)

LISTY

NOWA KSIĄŻKA FAJTLA

Z początkiem br. stałem się posiadaczem wydanej przez czechosłowackie wydawnictwo „Mlada Fronta" interesującej książki Franciszka Fajtla pt. „Vzpominky na padlé kamarády" (Wspomnienia o poległych kolegach). Autor jej, pilot wojskowy II wojny światowej, wspomina swoich towarzyszy walki, czechosłowackich lotników, którzy wojując pod niebem „słodkiej Francji", w Bitwie o Anglię, przy boku Armii Czerwonej czy w Powstaniu Słowackim, nie doczekali zwycięskiego końca wojny. W 20 esejach F. Fajtl kreśli sylwetki lotników, takich jak as myśliwski Alojzy Vašatko, legitymujący się 17 zwycięstwami w walkach powietrznych, a poległy nad kanałem La Manche w 1942 r., polsko-czeski legendarny już Józef František, Wacław Jicha, Stanisław Fejfar i inni. Z not biograficznych 20 lotników wynika, że 15 z nich było żołnierzami czechosłowackiego legionu formowanego w 1939 r. w Krakowie, lub jak np. J. František służyli ochotniczo w lotnictwie polskim. Liczba tych ostatnich, o czym jest mowa w posłowiu do wydania, wynosiła około setki!

W książce znajdujemy, oprócz znanych nam chociażby z „Dywizjonu 303" Arkadego Fiedlera perypetii Františka w polskiej jednostce, także interesujące i bliższe szczegóły dotyczące przebiegu jego służby i walki w lotnictwie polskim w Wojnie Obronnej Polski 1939 r. Autor podejmuje tu także próbę wyjaśnienia czechosłowackim czytelnikom motywacji, powodującej dlaczego ów mężny Czech, znany mu osobiście, nie rozstawał się ze swymi polskimi towarzyszami walki aż do końca. Zasłużył w ten sposób nie tylko na miano jednego z twórców tradycji bojowej lotnictwa wojskowego Czechosłowacji, ale i krzewiciela wieloletniej przyjaźni pomiędzy naszymi krajami.

Ten posiadacz 17 zwycięstw w walkach powietrznych, uznawany za jednego z wybitniejszych myśliwców Bitwy o Anglię, zajmujący trzecie miejsce na liście indywidualnych zwycięzców wśród pilotów polskich w II wojnie światowej, pilot czesko-polski odznaczony orderem Virtuti Militari, czterokrotnie Krzyżem Walecznych, czechosłowackim krzyżem walecznych i medalem za męstwo oraz brytyjskim Dystinguish Flying Medal, zginął w roku 1940. Awansowano go pośmiertnie do stopnia podporucznika.

Tadeusz J. Drewnik

ZMARŁ CZESŁAW SKRŻYCKI

Szanowna Redakcjo!

Od wielu lat jestem Waszą czytelniczką. Zwracam się z prośbą o umieszczenie wzmianki o Zmarłym.

W dniu 27.IX.1980 r. zmarł nagle w wieku 54 lat, urodzony w Nieświeżu,

CZESŁAW SKRŻYCKI

podpułkownik Wojsk Lotniczych w stanie spoczynku, żołnierz 2 Armii Wojska Polskiego, wyróżniony szeregiem wysokich odznaczeń bojowych i państwowych. Pogrzeb odbył się 4.X.1980 r. w Krakowie, na Cmentarzu Bronowickim.

Serdecznie dziękuję

Wasza czytelniczka

KORESPONDENCJE

AEROKLUB BIAŁOSTOCKI

Na lotnisku Aeroklubu Białostockiego rozegrane zostały zawody samolotowe o statuetkę żubra. Startowało 30 pilotów sportowych i szkoleniowców. Wśród sportowców triumfował Tadeusz Rutkowski przed Andrzejem Żukowskim i Tomaszem Jagodzikiem. Natomiast wśród szkoleniowców najlepszy okazał się Jan Jagodzik, przed Stanisławem Iwaszko.

E.S.

FILIA AEROKLUBU BIAŁOSTOCKIEGO W SUWAŁKACH

Filia Aeroklubu Białostockiego w Suwałkach, istniejąca od 6 czerwca ub.r., liczy 35 członków. W czasie wakacji zostało wyszkolonych 14 pilotów szybowcowych oraz 14 skoczków spadochronowych na obozach lotniczego przysposobienia obronnego.

Idea utworzenia prężnej jednostki Aeroklubu PRL zyskała czynną aprobatę nie tylko działaczy lotnictwa. Oto wojewoda suwalski mgr Eugeniusz Złotorzyński zakupił 2 hangary HP-67 wartości 514 000 zł, przekazał sumę 120 000 zł na utrzymanie obozów szybowcowego i spadochronowego. Wojewódzki Związek Kółek Rolniczych w Suwałkach postawił na lądowisku domek turystyczny DT-28 (wartości 157 162 zł), prezydent miasta Suwałk zakupił dla filii 3 garaże blaszane wartości 43 100 zł, oraz na koszt Urzędu Miasta ustanowił służbę dozoru mienia w układzie trójzmianowym i zmobilizował kilkanaście zakładów pracy z Suwałk do pomocy dla filii w czynie społecznym.

Wartość robót wykonanych w czynie społecznym na rzecz filii wynosi 270 927 zł. Podsumowanie łącznych nakładów w okresie od 6 czerwca do 31 październik ub.r. ze strony władz daje sumę 1 150 189 zł. Do końca listopada ub. r. PGR Czerwonka zaorał w ramach rekultywacji 110 ha lądowiska filii, w tym około 40 ha zostało zasianych mieszanką lotniskową. Wartość rekultywacji lądowiska oraz uprawy mieszanką lotniskową w całości wyniesie ok. 1 200 000 zł. Urząd Wojewódzki w Suwałkach pod kierownictwem wielkiego przyjaciela lotnictwa, wojewody Złotorzyńskiego, znalazł pieniądze na ten cel.

W szkoleniu młodzieży województwa suwalskiego wyróżnili się instruktorzy Aeroklubu Białostockiego: Mieczysław Litwińczyk, Ryszard Ożarowski, Stanisław Iwaszko i Henryk Zaman. W działalności społecznej na rzecz filii wyróżnili się: inż. Gedymin Żyliński, Aleksander Jabłoński (senior lotnictwa), Eugeniusz Zacharowicz, mgr Aleksander Dziedzia, mgr Józef Kuklicz, mgr inż. Zbigniew Chojnowski, Henryk Mikołajczyk, inż. Józef Adamek i inż. Marek Maj.

Elwira Skupińska

KLUB ISKRA

Zygmunt Thiel, ul. Moniuszki 26/6, 31-523 Kraków, poszukuje książki A. Glassa, M. Mikulskiego — „Polski transport lotniczy 1918—1978" oraz „Planów Modelarskich" nr 17, 42, 45. W zamian odstąpi komplet „Skrzydlatej Polski" z 1980 r., „TBiU" nr 22, 57, 58, 65, „Plany Modelarskie" nr 76, 80, 85, 86, 88, 89—90, 92, 94, 96, 97, oraz książki: „Mil i jego śmigłowce", „Miniaturowe lotnictwo", „Mięśnioloty", „Jaki startują o świcie", „Zwycięskie skrzydła", „Historia 1 plm Warszawa".

Rajmund Matuszkiewicz, ul. Chojeńska 35/2, 74-400 Dębno, poszukuje egzemplarzy „Małego Modelarza" z lat 1964—73, „Planów Modelarskich" z lat 1972—77 oraz książek: „Polskie samoloty wojskowe 1939—1945", „ABC miniaturowego lotnictwa", „Przegląd samolotów myśliwskich", „Łodzie latające", „Rozwój samolotów naddźwiękowych". W zamian oferuje książki: z serii „Żółty Tygrys", „Byłem kamikaze" oraz zbiór starych monet i banknotów, zbiór filumenistyczny ewentualnie zapłaci gotówką.

Andrzej Graczyk, Brzezinka 4, 56-403 Sokołowice, woj. wrocławskie, posiada książki: „Samoloty, na których walczyli Polacy", „Lotnictwo — ilustrowana encyklopedia", „Miniaturowe lotnictwo" oraz rocznik z 1978 r. „Letectvi + Kosmonautika", zeszyty „TBiU", egzemplarze „Małego Modelarza", nie sklejony model AVIA B-534, który odstąpi w zamian za komplet strun firm zachodnich do gitary basowej.

OGŁOSZENIA DROBNE

Udostępnię dokumentacje lotni, moto-lotni, samolotów, silników lotniczych, wiatrakowców, poduszkowców. Nowicki, ul. Obornicka 29 m 2, 51-113 Wrocław.

(ogł. nr 1)

Kupię silnik Walter-Mikron 65 KM lub jego części. Tel. 38-35-13, Jastrzembski, Warszawa, ul. Nowolipie 23a m 16.

(ogł. nr 157)

Kupię rury dural PA-7 Nta ∅ 37 × × 1,5—3 mm w odcinkach po 30 cm lub całość 4 mb. Zmyślony Jan, 87-100 Toruń, ul. Kościuszki 38 m 65.

(ogł. nr 4)

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" – tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny – Jerzy R. Konieczny, z-ca red. nacz. – Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji – Jerzy Zarębski, z-ca sekr. red. – Czesław Głogowski, kierownicy działów – Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski; redaktor graficzny – Stanisław Szymański, redaktor techniczny – Irena Bąkowicz, sekretariat redakcji – Wanda Szawarska. Stali współpracownicy – Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.
REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 – redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 – kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon – centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
- do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
- do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
- do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
- do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 91 zł
półrocznie 182 zł
rocznie 364 zł.

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW – w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa–Książka–Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

Prenumerata ze zleceniem wysyłki za grancię jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 30.I.1981 r. Zam. 2471. L-126. Nakład 27 000.



ZNAKI ROZPOZNAWCZE
Grecja

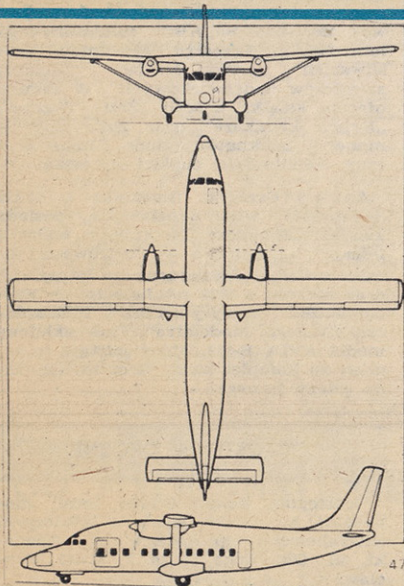
Oznaczenia wojskowe – barwne na płacie i kadłubie (na sterze kierunku – pionowe pasy: niebieski, biały, niebieski). Oznaczenia cywilne – czarne SX.



LOTNIARZE LENINGRADU

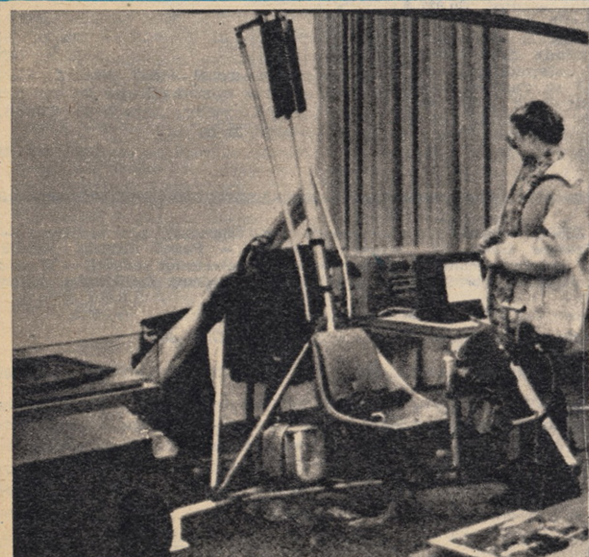
Góra Jukki, to ulubione miejsce startów lotniarzy z Leningradu. W 1977 r. w Leningradzie była tylko 1 sekcja lotniowa, ale niebawem przeszkolono 120 pilotów lotniowych, a w licznych zespołach rozpoczęto budowę lotni. W 1978 r. kilku pilotów wykonało 25-minutowy lot ze szczytu Elbrus (5 633 m). W 1979 r. powstał klub „Gracz" (Gawron) zrzeszający 50 sportowców i 6 instruktorów. W 1980 r. na stałych kursach instruktorów szkolenia podstawowego uczyło się ok. 50 osób.

Leningradczycy latają na lotniach Sokół (rozpiętość – 8,62 m, wydłużenie 4,4, masa całkowita z pilotem – 110 kg, pow. płata – 17 m^2), Sokół-2 (rozpiętość 10,3 m, wydłużenie – 6, pow. płata – 18 m^2) i Sokół-3. Lotnie Sokół-2 i Sokół-3 są przeznaczone dla sportowców o masie 55–95 kg. Są też lotnie Gracz-1, 2 4 i 5. Wydana została praca „Podręcznik projektowania lotni". Średnia wieku sportowców lotniczych – ok. 30 lat.



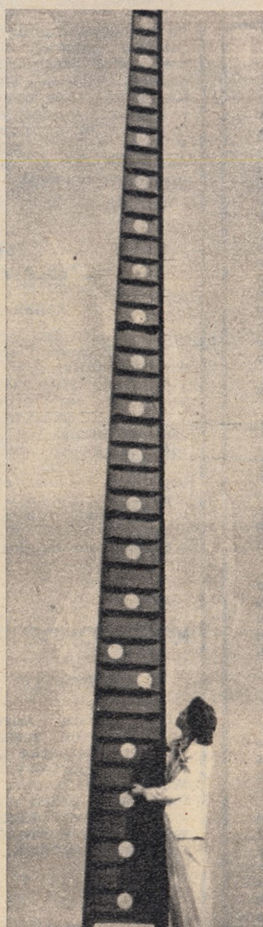
BRASILIA

Opracowywany obecnie w brazylijskich zakładach, Embraer 33-miejscowy samolot pasażerski z płatem o dużym wydłużeniu EMB-120 Brasilia. Dwa silniki turbośmigłowe PT-7A-1 o mocy 1 104 kW (1 500 KM). Masa własna – 5 270 kg, masa całkowita max. – 9 072 kg. Prędkość przelotowa max. – 544 km/h. Kabina ciśnieniowa. Jego odpowiednikami mają być nowe 2-silnikowe samoloty dla 34-36 pasażerów: Short-360 z W. Brytanii i szwedzko-amerykański SAAB-Fairchild-340.



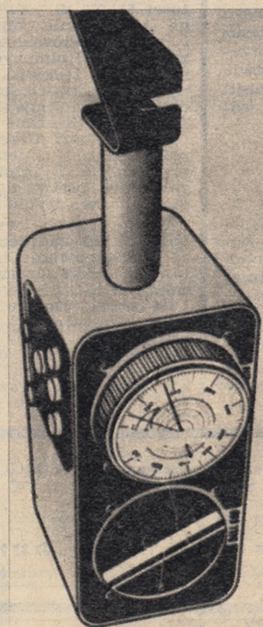
WYSTAWA

W muzeum czechosłowackiej służby bezpieczeństwa i wojsk wewnętrznych w Pradze była czynna wystawa z okazji 35-lecia (1945–1980). Pokazano m.in.: kamerę pracującą w podczerwieni znalezioną w zachodnioeuropejskim samolocie „sportowym" zmuszonym do lądowania w locie szpiegowskim nad CSRS, spadochrony z ulotkami „Wolnej Europy" z lat 50-tych, miniwiatrakowiec itd.



ZALETY NOWEJ TECHNOLOGII

Dźwigar długości 7,6 m z samolotu pasażerskiego Tristar wykonany z laminatu z włóknem węglowym. Ma masę 18 kg, czyli tylko połowę masy elementu z metalu. Przy produkcji z tworzywa sztucznego zaoszczędzono na wyrobie 67 części oraz ok. 1000 ich połączeń.



ZESTAW PRZYRZĄDÓW DO LOTNI

Nowy brytyjski zestaw przyrządów pokładowych do lotni, zawierający wysokościomierz i wariometr. Wymiary: 200 x 40 x 40 mm. Przewidziano możliwość dołączenia układu sygnalizacji dźwiękowej. Zapowiadane jest uzupełnienie zestawu prędkościomierzem. Koszt takiego zestawu z 3 przyrządami wynosi ok. 40% ceny lotni wyczynowej. (AK)







BALON NA ŚNIEGU

Zimowe lądowanie na cel balonu na ogrzane powietrze. Nie udało się trafić. Koledzy klubowi przytrzymali wreszcie kosz z załogą, która nie potrafiła właściwie wyregulować temperatury powietrza w balonie. Mróz nie był aż tak duży.



OSTATNI COMET

Ostatni z 48 odrzutowych samolotów pasażerskich Comet-40 (z lewej); użytkowanych od 1966 r. przez towarzystwo lotnicze Don-Air. Towarzystwo to miało największą w świecie liczbę Cometów.

Zdjęcia i rysunki: „Krylia Rodiny", „Letectivi + Kosmonautika", „Aviation Magazine", „Fligt", „Des qvOosle"